

# AIR CANADA 1968 ANNUAL REPORT

AR03

*file*





## The Year at a Glance

### FINANCIAL

	1968	1967	Change %
Revenues (000) . . . . .	\$387,628	\$345,611	12
Operating Expenses (000) . . . . .	359,610	329,731	9
Net Income (000) . . . . .	8,184	3,547	131
Investment at Year-end (000) . . . . .	417,434	319,450	31
Return on Investment . . . . .	6.3%	5.2%	

### STATISTICAL

Revenue Passenger Miles* (000) . . . . .	5,616,011	5,221,358	8
Available Ton Miles (000) . . . . .	1,503,770	1,227,164	23
Yield per Revenue Passenger Mile* . . . . .	5.84¢	5.66¢	3
Operating Cost per Available Ton Mile . . . . .	23.91¢	26.87¢	(11)
Passenger Load Factor* . . . . .	58%	65%	
Fleet Size at Year-end . . . . .	109	101	8
Route Mileage at Year-end . . . . .	78,820	68,645	15
Personnel at Year-end . . . . .	16,656	16,225	3

\*Scheduled Services only



Board of Directors . . . . .	2
Text. . . . .	3-14
Balance Sheet. . . . .	16-17
Statement of Income and Retained Earnings . . . . .	18
Statement of Source and Application of Funds . . . . .	19
Notes to Financial Statements ; Auditors' Report. . . . .	20
Glossary of Terms . . . . .	21
Ten Years of Expansion . . . . .	22-23
Route Map . . . . .	24

**Board of Directors:** Appointed by Governor-in-Council :

Yves Pratte, Q.C., *Montreal*  
R. H. McIsaac, K.S.S., *Winnipeg*  
J. G. Simpson, *Halifax*  
Welland D. Woodruff, *Toronto*

Elected by the Shareholders :

David A. Anderson, *Toronto*  
W. C. Koerner, K.S.T.J. of J., LL.D., *Vancouver*  
N. J. MacMillan, Q.C., LL.D., *Montreal*  
Bernard Tailleux, *Montreal*  
Renault St-Laurent, Q.C., LL.D., *Quebec City*

**Officers:** Yves Pratte, Q.C.  
*Chairman of the Board and Chief Executive Officer*  
J. R. Baldwin  
*President*  
H. W. Seagrim  
*Executive Vice President*  
W. G. Wood  
*Senior Vice President — Sales*  
W. S. Harvey  
*Senior Vice President — Finance*  
D. C. Tennant  
*Vice President — Operations*  
S. W. Sadler  
*Vice President — Administrative Services*  
R. C. MacInnes  
*Vice President — Public Relations*  
Lionel Côté, Q.C.  
I. E. McPherson  
*General Counsel*  
R. T. Vaughan, Q.C.  
*Secretary of the Company*  
K. E. Olson  
*General Manager, Purchases and Stores*

Executive Offices :

Place Ville Marie  
Montreal, Que.



TO THE HONOURABLE  
THE MINISTER OF TRANSPORT  
OTTAWA

Sir,  
The Board of Directors submit the Annual Report for the Air Canada system for the year 1968.  
A record profit, the largest return on investment in the Company's recent history and increased traffic in all categories marked a period of further growth and strengthening of Air Canada's financial position.

FINANCIAL

Net income after tax amounted to \$8,184,000 and return on investment reached 6.3%. Comparable 1967 results were \$3,547,000 and 5.2%.  
The year differed in certain basic respects from its predecessor. In 1967 traffic growth, under the stimulus of Canada's Centennial activities, had been exceptional. By comparison, 1968 was characterized by a modest increase in passenger traffic and lower load factors. These trends were, however, offset by significantly lower unit costs and improved passenger revenue yield per unit of traffic.

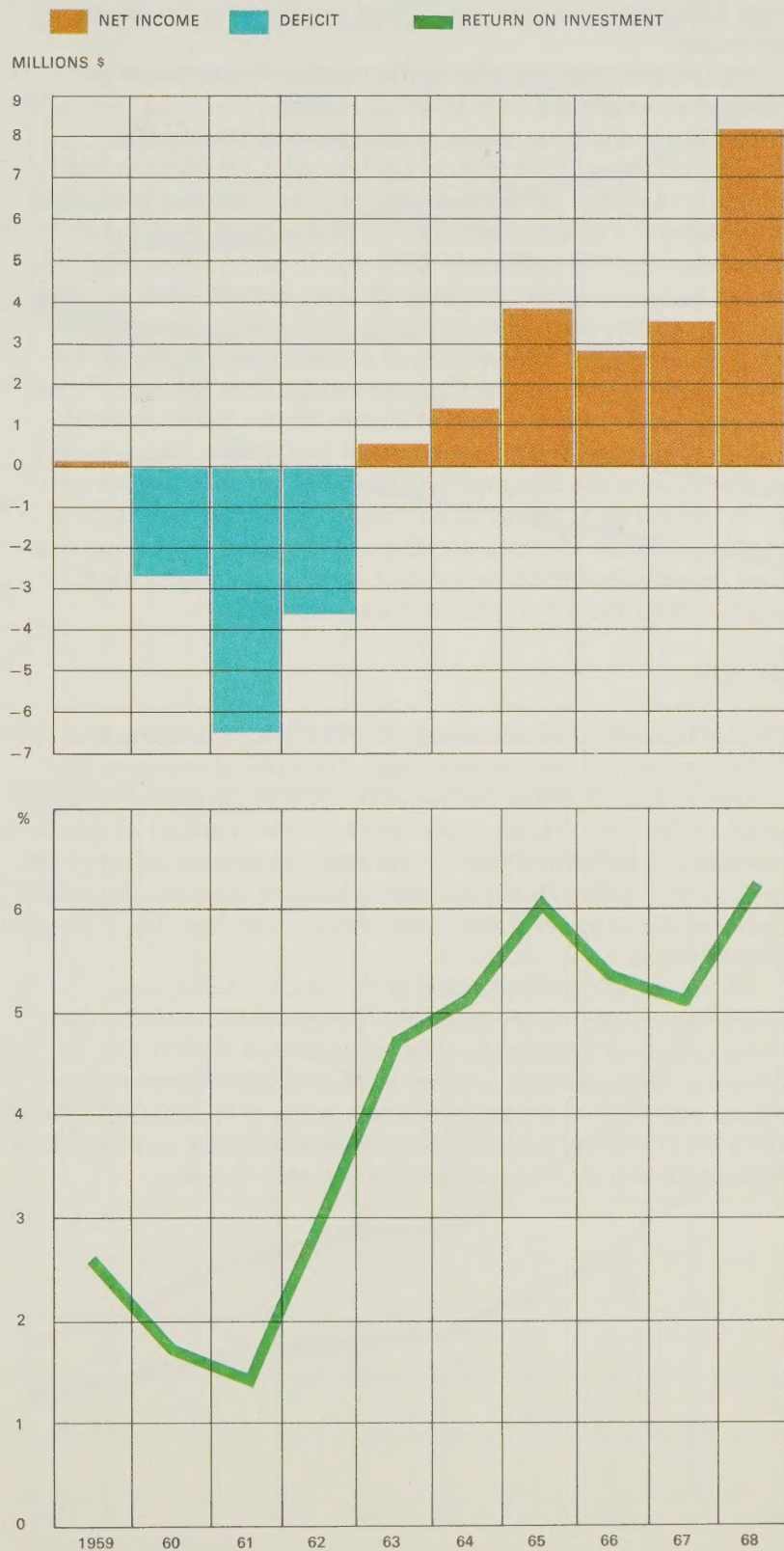
Revenues

Operating revenues reached \$387,628,000, a 12% increase. Passenger revenues, accounting for 85% of the total, rose 11% as passenger traffic grew 8% and a 3% increase in revenue return per passenger mile resulted from the North American tariff revision of April 28. This revision was required to halt yield dilution and to generate the profits required to assist in the financing of future aircraft.  
Freight revenues, comprising 7% of total, regained the high growth rates experienced prior to 1967. They advanced 36% on the strength of a 44% increase in traffic, a gratifying response to the improved all-cargo services provided in 1968.  
Mail revenues increased only 3%, due in part to the 22-day Canadian postal strike during the summer.

Expenses

Operating expenses totalled \$359,610,000, an increase of 9%, largely attributable to higher wage levels and the rising prices of materials and services that confronted the Company and the industry generally. This expense growth compared with the 23% increase in airline capacity (available ton miles) and the 13% rise in traffic (revenue ton miles). Operating costs per unit of capacity and per unit of traffic both declined, reflecting the efficiencies of the new longbodied DC8 and DC9 jets.

Net Income or Deficit and Return on Investment  
1959-1968





The average number of employees in 1968 increased only 6%. But with higher average wage levels, total salaries and wages rose 13% and accounted for 56% of the increase in operating expenses.

Airport user charges paid to the Federal Government increased a substantial 24% to \$11.7 million.

The Company's tax expense, exclusive of corporation income tax, was \$15.6 million, up from \$13.7 million in 1967. Property, fuel and sales taxes paid to provincial and municipal authorities in Canada amounted to \$7.1 million. Fuel taxes alone rose by \$1.9 million or 66%, due in part to increases imposed by some provincial governments. Federal sales tax and customs duties were approximately \$6.1 million. In addition, expenses included \$2.3 million of contributions to social welfare programs such as the Canada and Quebec Pension Plans, Unemployment Insurance and United States Social Security.

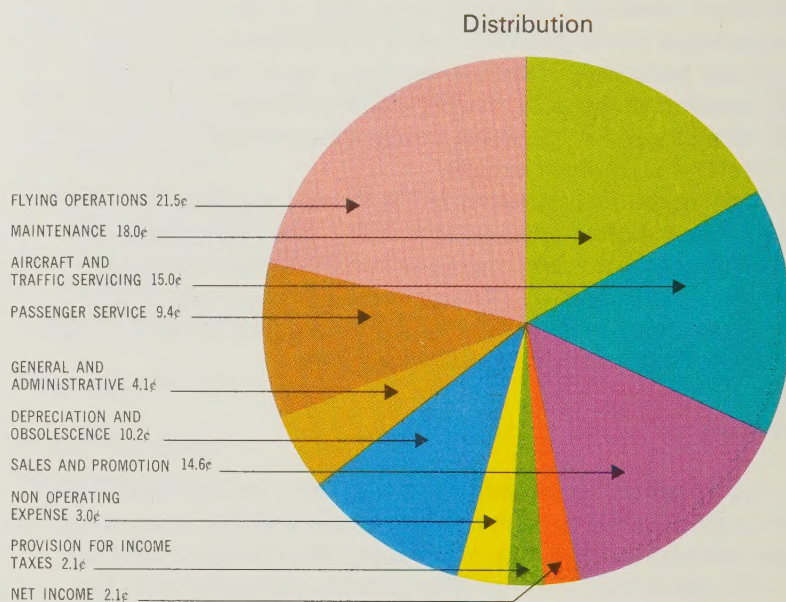
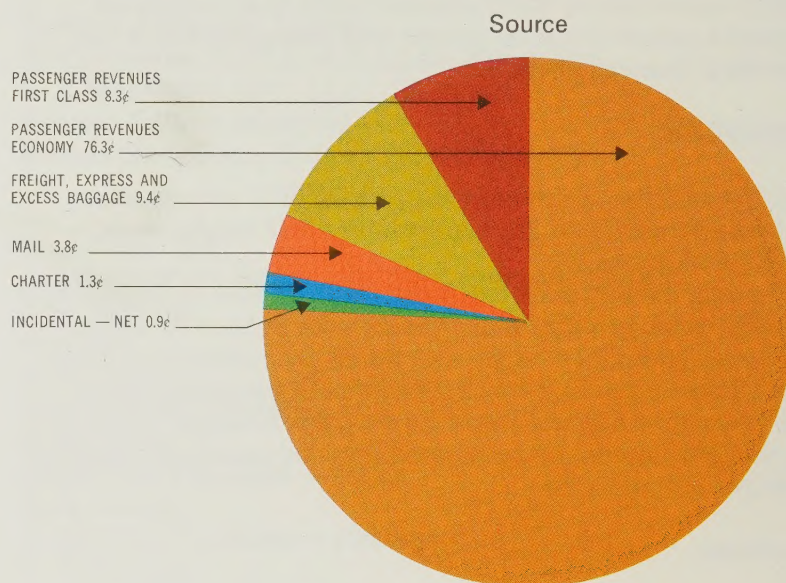
Although new aircraft were added to the fleet, depreciation and obsolescence expense for 1968 was virtually unchanged from 1967. This is primarily accounted for by an extension of the depreciation life for a number of Viscounts and Vanguards that are expected to be retained in service for several more years. (Refer Note 1 to financial statements).

## Capital

Capital expenditures amounted to \$149.3 million compared with \$129.4 million in the previous year. The bulk of this sum was related to aircraft either delivered in 1968 or on order for future years up to 1971. These expenditures were financed by funds generated internally, together with additional borrowing of \$90 million, of which \$75 million were obtained from the Canadian National Railways and the remainder directly from the Canadian Government.

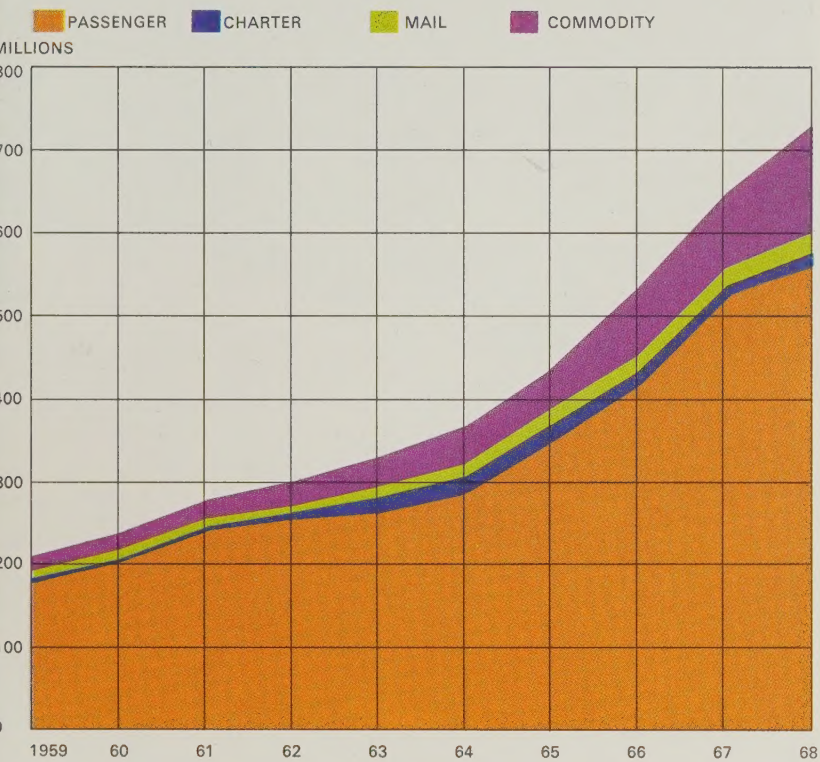
A long standing relationship with the Caribbean was strengthened in August when the Company joined with the Government of Jamaica to form Air Jamaica (1968) Ltd. Air Canada is to be sole subscriber to \$8,000,000 of preferred shares and 40% of an ordinary stock issue of \$1,000,000. (Refer Note 5 to financial statements). Initial managerial and technical assistance will also be provided to the new airline.

## Revenue Dollar 1968

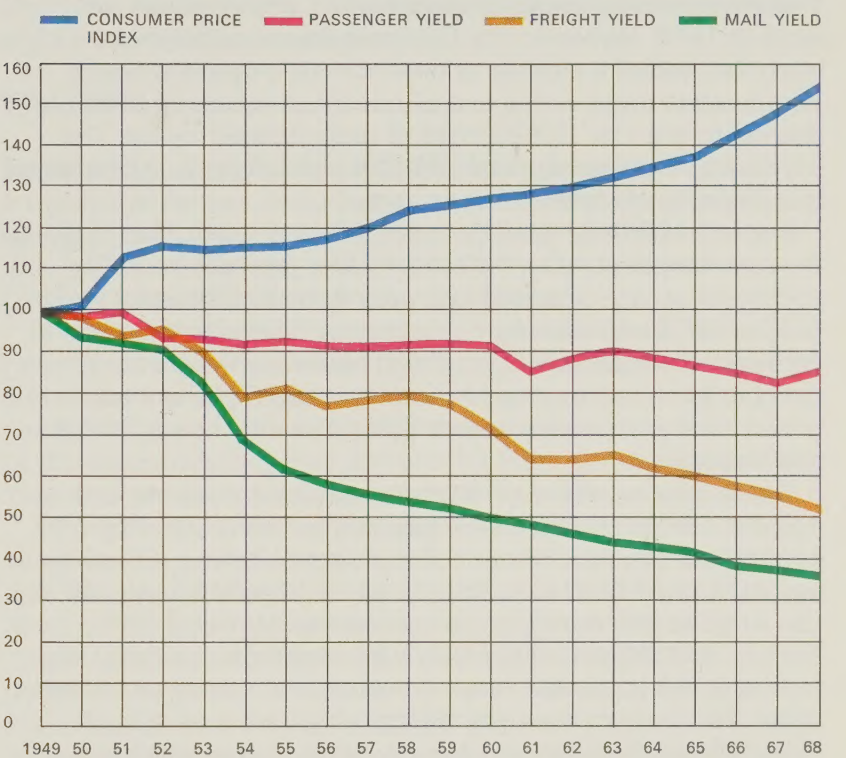




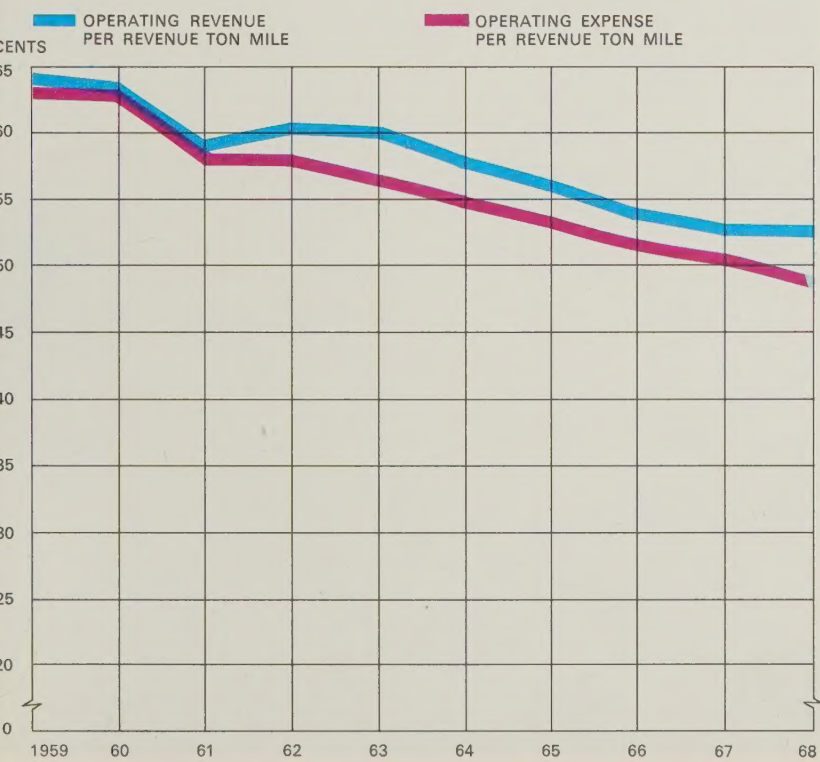
Revenue Ton Miles  
1959-1968



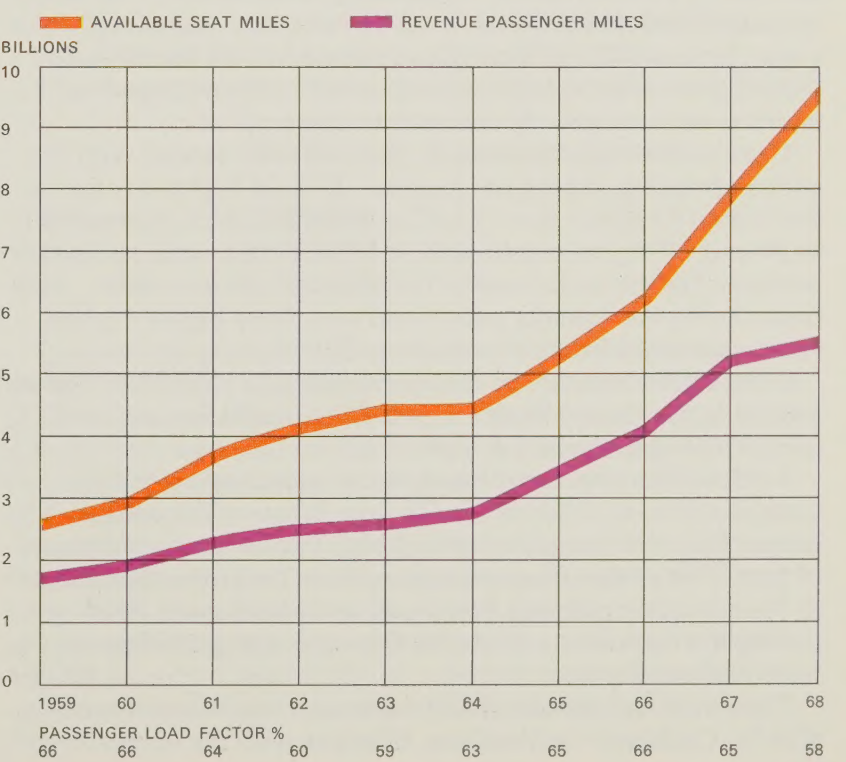
Index of Air Canada Average Yields vs Consumer Price Index  
1949-1968  
1949 = 100



Operating Revenue and Expense per Revenue Ton Mile  
1959-1968



Available Seat Miles, Revenue Passenger Miles and Passenger Load Factor (Scheduled Services) 1959-1968





## ROUTES AND SERVICES

There was no substantial change to Air Canada's route network in 1968. However, the Company increased flight frequencies, added a number of new non-stop operations and continued to improve the overall quality of service to the 61 destinations on its 78,820 miles of unduplicated routes. The introduction of the longbodied DC8s and DC9s also contributed to a capacity increase on some routes.

A total of 15 daily transcontinental flights were offered during the summer period, one more than in the previous year. The additional service operated non-stop between Montreal and Calgary before continuing to Vancouver. Similarly, the transcontinental winter schedule, which became effective on October 27, was expanded by another daily flight to a total of twelve, this new service operating between Montreal, Toronto and Vancouver.

Operations increased on the two important routes to Los Angeles and Miami that were acquired in 1967 following negotiation of a new bilateral air agreement between Canada and the United States. A second daily flight was introduced to Los Angeles and during the winter season Montreal and Toronto had two and three daily non-stop flights respectively to Miami. All-jet service was offered on the Toronto-New York route, with as many as eight flights being operated daily. A third daily DC9 non-stop flight was added between Montreal and Chicago.

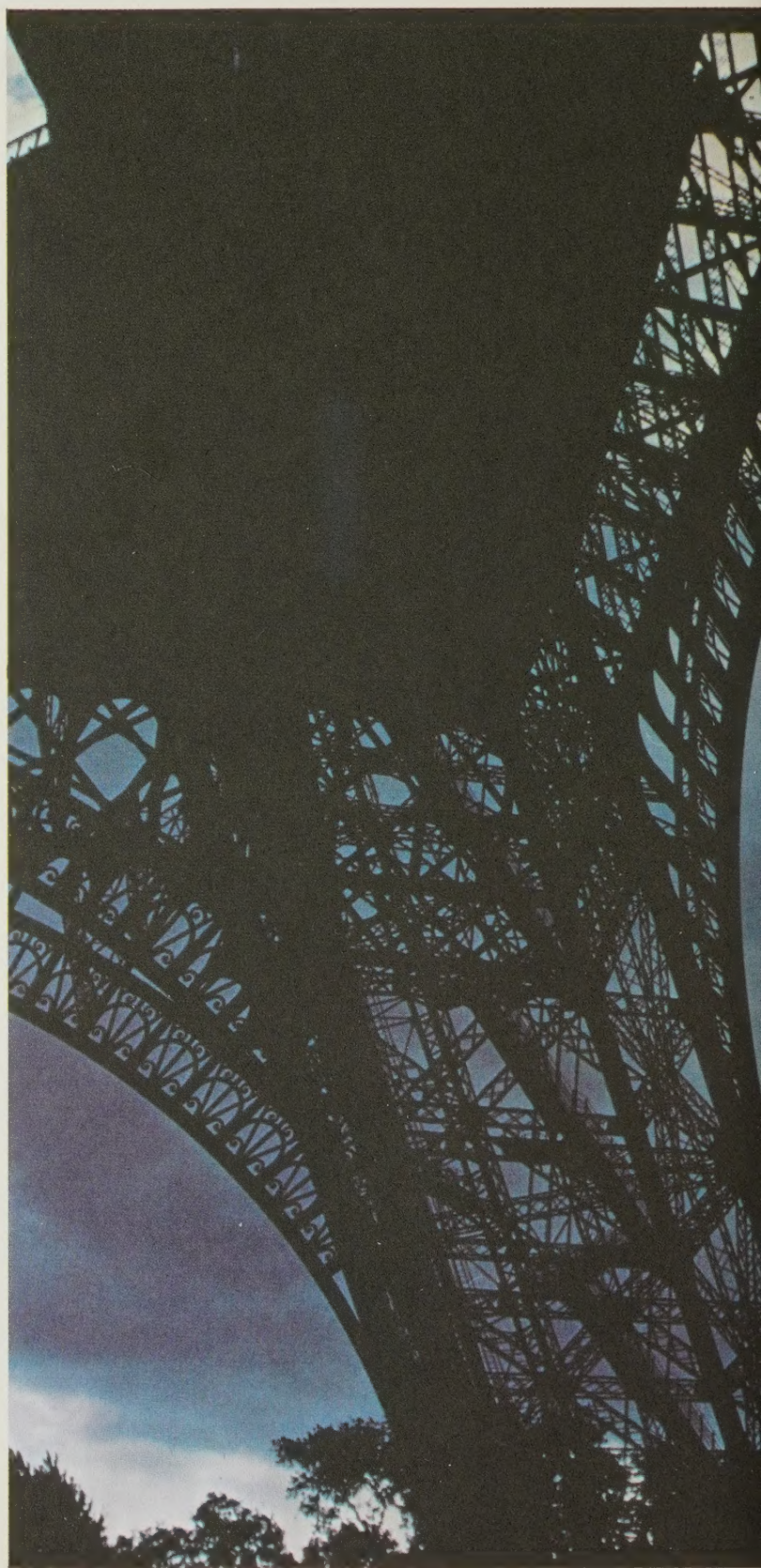
A new service five days a week between Montreal, Val d'Or and Rouyn complemented the existing schedule to those communities via Ottawa; DC9 non-stop operations began between Toronto and the Lakehead and a fourth daily DC9 flight was provided to the Atlantic Provinces, supplementing services already operated to these points.

There was a major increase in trans-Atlantic service with the airline operating, during the summer, 37 DC8 flights a week to the United Kingdom and 17 to Continental Europe, compared to 30 and 15 flights respectively in 1967. A non-stop service between Toronto and Frankfurt was scheduled on a daily basis during the summer period and two direct flights a week were initiated between Montreal and Zurich.

In the winter season the Company offered a total of 27 flights a week to the United Kingdom and Continental Europe, compared to 24 in the previous year.

Air Canada's popular Western Arrow schedule, which provides direct trans-Atlantic service from Western Canadian cities, totalled 11 weekly flights during the summer, an increase of four. Two of these were extended from the United Kingdom to Frankfurt and one was continued to Copenhagen, comprising the first direct services to Germany and Scandinavia from Western Canada.

There was an increase of 24% in the number of seats available for Caribbean destinations. Effective with the winter







schedule, the airline operated from Toronto and Montreal a total of nine flights a week to the Bahamas, nine to Jamaica and 13 to Barbados, six of the latter also serving Antigua and eight continuing to Trinidad.

## TRAFFIC

In general, passenger traffic in 1968 was adversely affected by a number of factors, including a general slowdown of business travel, social unrest in various areas of the world, a decline in immigration to Canada, and United States Government pressure to curb foreign travel by its citizens.

In spite of these circumstances, Air Canada flew 5,756 million passenger miles on scheduled and charter flights, an increase of 8%. While this rate of growth was below the experience of past years, the comparison with 1967 may be misleading because of the exceptionally heavy demand for travel during Centennial Year and particularly the attraction of Expo 67.

International services were responsible for most of the passenger traffic growth. North American passenger traffic increased only 2% over 1967, while Atlantic traffic advanced by 13%. Most of this latter improvement occurred in the first seven months of the year as demand slackened on the Atlantic in the late summer and autumn. Only on southern services, including those to Bermuda and Florida, was there consistently strong growth throughout the year. Here traffic rose by 43%, a positive response to the 46% increase in capacity.

Youth stand-by fares were introduced on North American routes in April and, later in the year, similar fares were made available on domestic services to senior citizens, providing a 50% discount for travel on a space-available basis.

There was a healthy increase in commodity traffic as follows :

	Ton Miles	Percentage Increase
Freight	123,000,000	44%
Express	8,000,000	16%
Mail	23,000,000	8%

To meet this growth Air Canada used two DC8 aircraft exclusively for all-freighter Jet Trader service and added a third DC8 to the cargo fleet in October. By that time, six cargo flights a week were operated on the North Atlantic and eight between Montreal and Vancouver. A Vanguard was also available for all-freight service.

In addition to the Jet Traders, all passenger aircraft in the fleet offered capacity for cargo shipments. A regular DC8 can carry 8,000 pounds of cargo plus a full complement of passengers and baggage; a longbodied DC8 can accommodate 15,000 pounds. Cargo traffic on scheduled passenger flights accounted for 64% of total commodity volume during the year.





New cargo terminals were opened or virtually completed at Chicago, Winnipeg and London, England and the capacity of the Toronto freight facility was doubled.

Commercial pool agreements between Air Canada and British Overseas Airways Corporation, Irish International Airlines and Aeroflot, the Soviet carrier, continued on trans-Atlantic routes.

Following thorough planning for its future requirements, Air Canada announced in May a decision to embark upon an advanced reservations installation, using third generation computers, for implementation in 1971. Contracts amounting to approximately \$22 million were awarded to Univac and the Raytheon Corporation for development and installation, the largest Canadian business order for computer equipment ever placed. The new system, to be called ReserVec II, will perform a number of functions apart from passenger reservations, including the provision of such diversified information as fare quotations, immigration and customs regulations and scheduling and flight planning data. One of the advantages of the equipment chosen is that it can be adapted in the future to handle automatic and self-ticketing functions and self check-in procedures at airports.

## THE FLEET

Air Canada took delivery of 25 aircraft in 1968, increasing the number of jets to 58 and the total fleet to 109. The additions consisted of three 133-passenger DC8s, three 196-passenger DC8s and 19 DC9s carrying 94 passengers each. Delays in deliveries of new aircraft, which had caused problems during 1967, were overcome, permitting the airline to offer additional seats to all major destinations. Jet aircraft accounted for 75% of total seat miles provided, compared with 63% in the previous year.

The retirement of the turbo-prop Vikings and Viscounts had begun by year-end, with five of the former and six of the latter being removed from service. More will be withdrawn in the months to come and offered for sale. The composition of the Company's fleet at the close of 1968 was :

Aircraft		Passenger Capacity
Number	Type	
14	DC8	133
3	DC8	139
7	DC8	196
3	DC8	Freighter
31	DC9	94
17	Vanguard	108
1	Vanguard	Freighter
33	Viscount	48







Important provisions were made for future equipment. Early in 1968 the Company placed an order for three Boeing 747s for delivery in 1971. These aircraft will carry 369 passengers at 600 miles per hour. Later in the year, a letter of intent was signed for 10 Lockheed L-1011 TriStars, capable of carrying 270 passengers at 565 miles per hour. The Company hopes to put the first six of these aircraft in service in 1972.

In December, Air Canada proceeded with implementation of the decision to consolidate all of its future aircraft overhaul activity in Montreal. Negotiations began with private companies interested in assuming ownership of the Winnipeg overhaul base and who would ensure continuance of a major aircraft maintenance and overhaul facility in that city. Although the airline's overhaul activities will be transferred, Winnipeg will remain an important element of the Air Canada system. It will continue as a line maintenance base and home of the Company's accounting department.

## PERSONNEL

At December 31, 1968, employees numbered 16,656, as compared with 16,225 at the close of the previous year.

Four collective agreements were concluded with the Canadian Air Line Pilots Association, the Canadian Air Line Employees Association, the Canadian Air Line Navigators Association and in the United States with the International Association of Machinists and Aerospace Workers. All of these settlements were reached without major disruption to the airline's operations.

Company training programs were expanded. A new \$4 million flight training centre was opened at Toronto International Airport in December, comprising three aircraft simulators, a procedures trainer, classroom facilities and other teaching aids. Air Canada's 1,200 pilots are expected to undergo 10,000 hours of training in the centre during 1969.

Instruction was given to 350 new stewardesses and 65 pursers. Courses were provided for 200 new passenger agents at Company facilities in Montreal. Seminars were attended by 140 ground hostesses and an additional 100 agents and hostesses received on-the-job instruction.

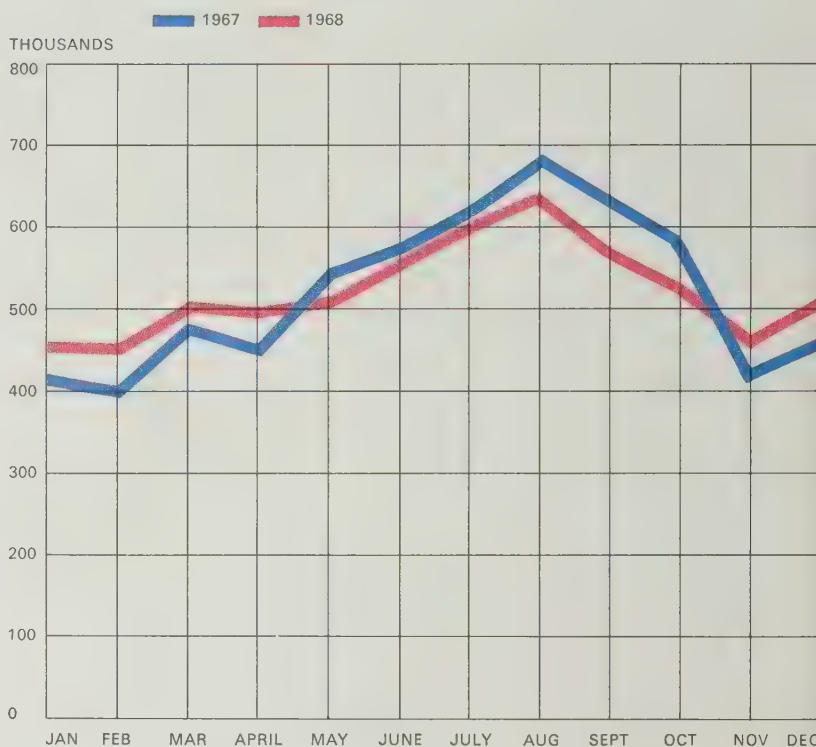
Aircraft maintenance personnel in 19 skilled trades received 143,000 man hours of technical training and a further 52,000 man hours were recorded in the air freight, ramp service and load and cargo training sections.

Large numbers of supervisory personnel were enrolled in leadership and management courses.

## INDUSTRY CO-OPERATION

Representatives of Air Canada participated jointly in many important assignments with other domestic carriers through the Air Transport Association of Canada and with other major world airlines through the Air Transport Association of America and

Revenue Passengers Carried (Scheduled Services)  
1967 - 1968



the International Air Transport Association. These projects had objectives of liberalizing free baggage allowance on international air routes; development of a travel agents' standard ticket and bank settlement plan; and advances in electronic fare calculation and ticket issuance devices to speed ticketing procedures.

At an IATA Traffic Conference in Cannes, France, in September, negotiations were undertaken on international passenger fares on a world-wide basis. Agreement was reached on tariffs for international travel in the Western Hemisphere. Final negotiations on fares in most other parts of the world were delayed until early 1969.











## FUTURE

As the Company enters its 33rd year, Canadians can take pride in the fact that their airline has become one of the largest and most respected in the world. The future is filled with promise and there is every reason to expect that the rapid growth of the air transportation industry during the past decade will continue and even accelerate. Air Canada will, by sharing in that progress, make a major contribution to the economic and social strength of the nation.

Future growth will, however, require large capital resources and it is expected that during the next five years, over \$300 million of external funds will be needed by Air Canada for the purchase of new equipment and property. For the next decade, the Company has ordered or has reserved production line positions for aircraft in excess of \$800 million. Provision has been made for more of the conventional DC8 and DC9 jets and also for the revolutionary new aircraft that will dominate air transportation in the years ahead. These latter will consist of the Boeing 747, the Lockheed L-1011 TriStar and the supersonic Concorde and Boeing 2707-300.

Immediate developments in 1969 will include the addition of six long-bodied DC8s and two DC9s to the fleet. A new international service to Brussels will commence in April. Many improvements in flight frequencies and in scheduling convenience will be made on existing routes.

The rapidly changing technology of air transportation has major economic implications. The large new multi-million dollar jet aircraft require much greater emphasis upon longhaul operations if profitability is to be achieved. Air Canada will grow and prosper as it takes advantage of developing air transportation markets, both domestic and international. In particular, the Company will endeavour to develop additional winter destinations in southern latitudes to compensate for the serious seasonal traffic imbalance that is more pronounced for a carrier based in the Northern Hemisphere.

Questions of competition and of domestic regional air services are also directly relevant to Air Canada's future planning. The Company welcomes the indication of the Federal Government that it is prepared to review these matters in the light of changing conditions.

Air Canada's chief concern is the public interest and the building, within the framework of national policy, of an efficient and profitable air transportation system that will best serve the needs of Canada, both at home and abroad.

The airline is actively engaged in research and development projects. Automated baggage handling systems, computerized ticketing, faster check-in and boarding procedures and extended reservations systems are all being developed to cope with the volumes of traffic the airline will serve in the years ahead. To meet future equipment requirements, automated





maintenance and records and inventory control systems are also being planned.

Because of its dynamic nature, the air transportation industry offers great potential to people of imagination and determination. Air Canada employees served the airline well in 1968 and their collective skills and dedication will be its greatest asset in the future.

This report cannot be closed without paying tribute to Mr. G. R. McGregor who, after 20 years of leadership, retired as President of Air Canada in May of 1968. In announcing his retirement, the Board of Directors expressed their deep appreciation of the contribution that he had made to Air Canada's development as one of the leading airlines of the world.

The Board of Directors also wish to thank Mr. N. J. MacMillan, Q.C., for his valued work when, following Mr. McGregor's retirement, he served as Acting President of the Company.

*Yves Pratte*

Yves Pratte  
Chairman of the Board









**Balance Sheet at December 31**

(figures shown in thousands)



<b>Assets</b>	<b>1968</b>	<b>1967</b>
<b>CURRENT</b>		
Cash . . . . .	\$ 11,056	\$ 15,088
Notes and accounts receivable . . . . .	46,971	38,397
Materials and supplies — at cost less accumulated obsolescence (1968 - \$16,610; 1967 - \$15,016) . . . . .	21,513	17,406
Prepaid expenses . . . . .	1,850	961
	<u>81,390</u>	<u>71,852</u>
REFUNDABLE FEDERAL CORPORATION TAX . . . . .	1,663	2,246
NOTES RECEIVABLE . . . . .	12,056	—
INSURANCE FUND — at quoted market value . . . . .	6,463	6,249
<b>PROPERTY &amp; EQUIPMENT — at cost</b>		
Flight equipment and spare parts . . . . .	494,954	375,881
Ground equipment and facilities . . . . .	90,510	74,998
	<u>585,464</u>	<u>450,879</u>
Less accumulated depreciation . . . . .	230,142	198,743
	<u>355,322</u>	<u>252,136</u>
Progress payments . . . . .	45,999	54,968
	<u>401,321</u>	<u>307,104</u>
<b>LONG TERM PREPAYMENTS . . . . .</b>	<b>5,498</b>	<b>—</b>
	<u><u>\$508,391</u></u>	<u><u>\$387,451</u></u>



<b>Liabilities</b>	<b>1968</b>	<b>1967</b>
<b>CURRENT</b>		
Accounts payable . . . . .	\$ 25,715	\$ 16,791
Traffic balances payable to other airlines . . . . .	14,990	12,638
Air travel plan deposits . . . . .	1,893	1,874
Salaries and wages . . . . .	12,908	10,256
Unearned transportation revenue . . . . .	9,541	9,284
Interest and dividend payable. . . . .	4,807	4,449
	<u>69,854</u>	<u>55,292</u>
 NOTES AND DEBENTURES. . . . .	 392,820	 302,820
 DEFERRED INCOME TAXES . . . . .	 14,640	 6,460
 INSURANCE RESERVE. . . . .	 6,463	 6,249
 <b>Shareholders' Equity</b>		
<b>SHARE CAPITAL</b>		
Authorized 250,000 shares par value \$100 each		
Issued and fully paid, 50,000 shares . . . . .	5,000	5,000
 RETAINED EARNINGS. . . . .	 19,614	 11,630
	<u>24,614</u>	<u>16,630</u>
	<u>\$508,391</u>	<u>\$387,451</u>



# Statement of Income and Retained Earnings

(figures shown in thousands)



	1968	1967
<b>OPERATING REVENUES</b>		
Passenger . . . . .	\$328,137	\$295,553
Freight and express . . . . .	34,773	26,007
Mail . . . . .	14,633	14,223
Excess baggage . . . . .	1,448	1,333
Charter . . . . .	5,118	4,173
Incidental services — net . . . . .	3,519	4,322
	<u>387,628</u>	<u>345,611</u>
<b>OPERATING EXPENSES</b>		
Flying operations . . . . .	83,524	72,626
Maintenance . . . . .	69,829	66,931
Passenger service . . . . .	36,268	31,919
Aircraft and traffic servicing . . . . .	57,961	50,982
Sales and promotion . . . . .	56,515	53,404
General and administrative . . . . .	15,844	14,164
Depreciation and obsolescence . . . . .	39,669	39,705
	<u>359,610</u>	<u>329,731</u>
<b>OPERATING INCOME . . . . .</b>	<b>28,018</b>	<b>15,880</b>
<b>NON-OPERATING EXPENSE</b>		
Interest on debt . . . . .	18,247	13,857
Non-operating income — net . . . . .	(6,593)	(5,074)
	<u>11,654</u>	<u>8,783</u>
	<b>16,364</b>	<b>7,097</b>
<b>PROVISION FOR INCOME TAXES . . . . .</b>	<b>8,180</b>	<b>3,550</b>
<b>NET INCOME . . . . .</b>	<b>8,184</b>	<b>3,547</b>
<b>RETAINED EARNINGS</b>		
Balance at beginning of year . . . . .	11,630	8,283
Dividend at \$4.00 per share . . . . .	(200)	(200)
	<u>11,430</u>	<u>8,083</u>
Balance at end of year . . . . .	<u>\$ 19,614</u>	<u>\$ 11,630</u>



# Statement of Source and Application of Funds

(figures shown in thousands)

	1968	1967
<b>SOURCE OF FUNDS</b>		
Net income. . . . .	\$ 8,184	\$ 3,547
Add: Depreciation . . . . .	38,086	35,684
Deferred income taxes . . . . .	8,180	3,550
	<u>54,450</u>	<u>42,781</u>
Insurance claim settlement. . . . .	—	9,425
Sales of property & equipment — net. . . . .	4,985	44
Capital borrowings. . . . .	90,000	67,000
Refundable federal corporation tax. . . . .	583	(677)
	<u>150,018</u>	<u>118,573</u>
<b>APPLICATION OF FUNDS</b>		
Purchase of property & equipment including progress payments . . . . .	149,344	129,428
Long term prepayments . . . . .	5,498	—
Dividend. . . . .	200	200
	<u>155,042</u>	<u>129,628</u>
Decrease in working capital . . . . .	\$ 5,024	\$ 11,055



## Notes to Financial Statements

### 1. Depreciation and Obsolescence

In evaluating the future utilization and marketability of its turbo-prop fleet, the Corporation revised its estimate of the useful life of Vanguard aircraft, and the residuals of its Viscount fleet effective January 1, 1968.

Depreciation lives of 13 of the Vanguard aircraft, formerly planned to attain residual value at December 31, 1968, have been extended to coincide with their respective proposed revised service dates running through 1971.

Viscount aircraft are to be fully depreciated thereby eliminating their residual value and will be written off by 1971.

As a result of these decisions depreciation expense in 1968 was reduced by \$5,350,000 thereby producing an improvement in net income after tax of \$2,675,000.

### 2. Notes Receivable

Proceeds from the sale during 1968 of six DC9 Model 14 aircraft were in the form of promissory notes to be settled over the period 1968 — 1971. The \$12,056,000 evident in the Balance Sheet represents the amounts due in the years beyond 1969.

### 3. Deferred Income Taxes

Before the adoption of deferred tax accounting in 1966, certain provisions had been charged against reported income which were not allowable as deductions from taxable income. When the Corporation becomes entitled to claim these charges as allowable deductions, retained earnings will increase by approximately \$6 million.

### 4. Commitments

Commitments for the acquisition of 21 jet aircraft and spare engines at December 31, 1968, after deducting progress payments to date, amounted to approximately \$233.1 million. Anticipated delivery of the aircraft is as follows:

	1969	1970	1971
Douglas DC-8-63	6	7	—
Douglas DC-9-32	2	3	—
Boeing 747	—	—	3

Expansion of ground facilities comprising a second generation reservation system; cargo facilities at Winnipeg, London, England and Toronto; and advance rental payments relating to premises to be sublet from BOAC at Kennedy International Airport, New York, collectively will require a further \$38.2 million.

In addition, the Corporation has issued a Letter of Intent to purchase 10 Lockheed TriStar aircraft for delivery in the years 1972 through 1974 at an approximate cost of \$185 million, and has options to purchase a further nine aircraft for delivery in 1974 and 1975. The obligations assumed under this Letter of Intent are subject to approval of the Corporation's 1969 Capital Budget by the Government of Canada prior to March 1, 1969.

Annual rental payments for accommodation facilities under long term leases in effect at December 31, 1968, approximate \$5.2 million.

Queue positions have been protected for Concorde and Boeing supersonic transports. The Corporation has no firm contracts for these aircraft and neither total cost nor delivery dates can be determined at this time.

### 5. Contingent Liabilities

Contingent liabilities exist in respect of Pay Later Plan notes discounted at banks totalling \$3.3 million and for aircraft commitments assumed by Air Jamaica (1968) Limited due to be discharged in January and February, 1969 aggregating \$7.1 million.

In respect of the latter, the Corporation entered into an agreement to assist in the financing and operation of Air Jamaica (1968) Limited. Financial matters covered by the agreement were:

- Common stock equivalent to \$1 million Canadian to be purchased 60% by the Government of Jamaica and 40% by Air Canada.
- Redeemable preferred stock equivalent to a maximum of \$8 million Canadian to be purchased by Air Canada to the extent required for the acquisition of equipment. The Government of Jamaica will purchase this stock from Air Canada over a period of ten years at a premium equivalent to 7% per annum.

## Auditors' Report

TO THE HONOURABLE THE MINISTER OF TRANSPORT,  
OTTAWA

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1968, and the statements of income and retained earnings and source and application of funds for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of the accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, and according to the best of our information and the explanations given to us and as shown by the books of the Corporation, these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the Corporation at December 31, 1968, and the results of its operations and the source and application of its funds for the year ended on that date, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the Corporation and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Corporation.

*Touche, Ross, Bailey & Smart*

Chartered Accountants

26 February, 1969



## Glossary of Terms

Available Seat Miles . . . . .	Total seats available for revenue passengers, multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.
Available Ton Miles . . . . .	Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.
Revenue Passenger Miles . . . . .	Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown. A measure of passenger traffic.
Mail Ton Miles . . . . .	Tons of the applicable commodity multiplied by the miles it is flown. Measures of commodity traffic.
Freight Ton Miles	
Express Ton Miles	
Revenue Ton Miles. . . . .	Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles it is flown. An overall measure of traffic.
Passenger Load Factor . . . . .	(%) the ratio : $\frac{\text{Revenue Passenger Miles}}{\text{Available Seat Miles}} \times 100$
Yield . . . . .	Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.
Operating Ratio . . . . .	Operating profit as a percent of operating revenues.
Return on Investment. . . . .	Net income after income tax plus net interest expense expressed as percentage of average investment. Investment is the sum of long term debt and shareholders' equity.





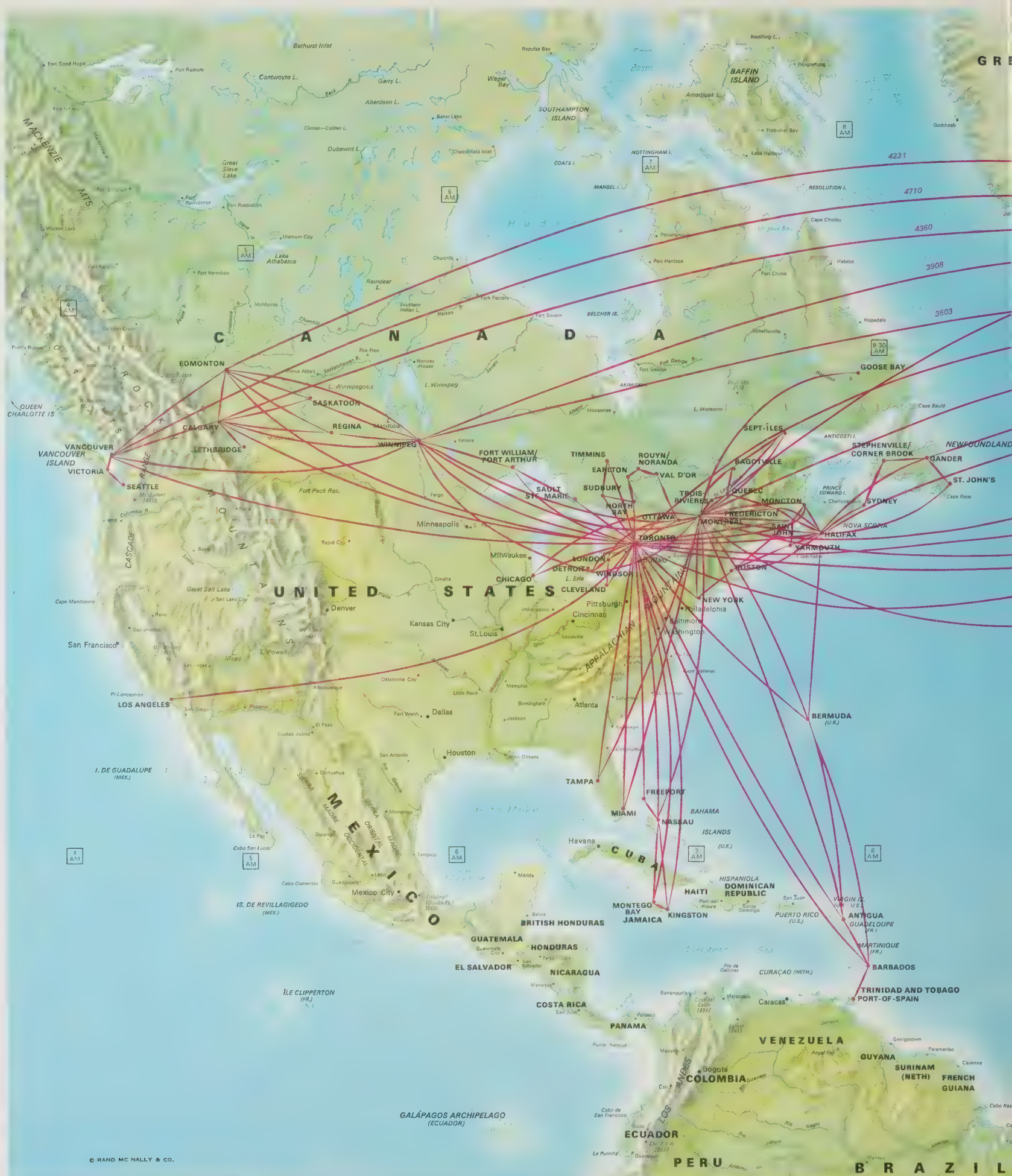
	1968	1967	1966
<b>FINANCIAL (\$000)</b>			
Passenger Revenue . . . . .	328,137	295,553	243,877
Operating Revenues . . . . .	387,628	345,611	289,943
Operating Expenses . . . . .	359,610	329,731	275,990
Operating Profit . . . . .	28,018	15,880	13,953
Net Income . . . . .	8,184	3,547	2,910
Dividends . . . . .	200	200	200
Interest . . . . .	18,247	13,857	11,580
Shareholders' Equity . . . . .	24,614	16,630	13,283
Long Term Debt . . . . .	392,820	302,820	235,820
Total Assets . . . . .	508,391	387,451	306,468
Working Capital . . . . .	11,536	16,560	27,616
Operating Ratio . . . . .	7.2%	4.6%	4.8%
Return on Investment . . . . .	6.3%	5.2%	5.4%
<b>STATISTICAL</b>			
Revenue Passengers Carried (000) . . . . .	6,469	6,393	5,294
Revenue Passenger Miles* (000) . . . . .	5,616,011	5,221,358	4,193,212
Available Seat Miles* (000) . . . . .	9,716,545	8,054,458	6,387,251
Passenger Load Factor* . . . . .	58%	65%	66%
Yield per Revenue Passenger Mile* . . . . .	5.84¢	5.66¢	5.82¢
Freight Ton Miles* (000) . . . . .	122,916	85,653	74,588
Total Revenue Ton Miles (000) . . . . .	732,456	649,870	534,522
Available Ton Miles (000) . . . . .	1,503,770	1,227,164	1,009,394
Operating Cost per Available Ton Mile . . . . .	23.91¢	26.87¢	27.34¢
Average Aircraft Stage Length (miles) . . . . .	489	447	422
Average Aircraft Capacity (tons) . . . . .	15.30	14.13	14.59
Average Aircraft Utilization per Day (Revenue Block Hours)** . . . . .	7:55	8:38	7:59
Available Ton Miles per Employee . . . . .	89,558	77,556	73,582
Available Ton Miles per Revenue Block Hour** . . . . .	4,987	4,333	4,420
Employees at Year End . . . . .	16,656	16,225	14,351

\*Scheduled services only.

\*\*Engines on to Engines off.



1965	1964	1963	1962	1961	1960	1959
209,926	177,092	167,653	158,792	143,301	127,596	114,339
250,126	213,910	199,390	183,473	165,436	148,987	134,679
237,401	203,527	188,121	176,078	163,292	147,934	132,265
12,725	10,383	11,269	7,395	2,144	1,053	2,414
3,990	1,406	528	(3,541)	(6,450)	(2,607)	153
200	150	—	—	—	—	—
11,298	11,491	11,619	11,519	10,511	8,097	3,731
10,573	6,783	5,528	5,000	5,000	5,000	11,842
235,820	235,820	237,471	237,471	227,671	209,100	135,100
287,928	275,361	269,342	274,311	276,728	248,607	175,413
51,139	31,272	27,079	22,620	11,428	16,484	10,459
5.1%	4.9%	5.7%	4.0%	1.3%	0.7%	1.8%
6.1%	5.2%	4.8%	3.1%	1.5%	1.8%	2.7%
4,753	4,189	3,967	3,865	3,712	3,440	3,209
3,542,867	2,923,842	2,701,899	2,629,285	2,464,666	2,040,877	1,812,567
5,458,263	4,642,431	4,586,419	4,379,236	3,848,899	3,095,284	2,729,275
65%	63%	59%	60%	64%	66%	66%
5.93¢	6.06¢	6.21¢	6.04¢	5.81¢	6.25¢	6.31¢
56,100	41,197	32,020	26,305	20,990	17,902	14,965
444,139	368,305	331,114	301,506	278,455	233,401	208,208
868,104	714,866	668,394	593,411	521,625	402,892	356,732
27.35¢	28.47¢	28.15¢	29.67¢	31.30¢	36.72¢	37.08¢
398	384	373	357	348	337	342
14.60	13.58	13.04	11.61	10.08	7.01	6.40
7:06	6:28	6:24	6:17	6:42	7:44	7:53
70,848	61,441	57,685	49,837	44,557	36,063	34,440
4,308	3,962	3,744	3,178	2,585	1,549	1,362
12,709	11,670	11,330	11,719	11,568	11,284	10,452



© RAND MC NALLY & CO.



# Routes d'AIR CANADA



1965	209,926	250,126	237,401	12,725	3,990	200	11,298	10,573	235,820	287,928	51,139	5.1%	6.1%
1964	177,092	213,910	203,527	10,383	1,406	150	11,491	6,783	235,820	275,361	31,272	4.9%	5.2%
1963	167,653	199,390	188,121	11,269	528	—	11,619	5,528	237,471	269,342	27,079	5.7%	4.8%
1962	158,792	183,473	176,078	7,395	(3,541)	—	11,519	5,000	237,471	274,311	22,620	4.0%	3.1%
1961	143,301	165,436	163,292	2,144	(6,450)	—	10,511	5,000	227,671	276,728	11,428	1.3%	1.5%
1960	127,596	148,987	147,934	1,053	(2,607)	—	8,097	5,000	209,100	248,607	16,484	0.7%	1.8%
1959	114,339	134,679	132,265	2,414	153	—	3,731	11,842	135,100	175,413	10,459	1.8%	2.7%





SITUATION FINANCIÈRE (en milliers de \$)

SITUATION FINANCIÈRE (en milliers de \$)			
1968	1967	1966	
Revenus — Passagers	328,137	295,553	243,877
Revenus d'exploitation	387,628	345,611	289,943
Dépenses d'exploitation	359,610	329,731	275,990
Bénéfice d'exploitation	28,018	15,880	13,953
Bénéfice	8,184	3,547	2,910
Dividendes	200	200	200
Intérêts	18,247	13,857	11,580
Avoir des actionnaires	24,614	16,630	13,283
Dettes à long terme	392,820	302,820	235,820
Total de l'actif	508,391	387,451	306,468
Fonds de roulement	11,536	16,560	27,616
Rapport d'exploitation	7.2%	4.6%	4.8%
Rapport de rentabilité	6.3%	5.2%	5.4%

STATISTIQUES

Nombre de passagers payants (en milliers)	6,469	5,616,011	5,221,358	6,393	5,294	4,193,212	6,387,251	66%	5,826	74,588	534,522	1,009,394	27,346	422	14,59	7:59	73,582	4,420	14,351
Sigés-milles occupés* (en milliers)	5,616,011	9,716,545	8,054,458	65%	5,826	74,588	534,522	1,009,394	27,346	422	14,59	7:59	73,582	4,420	14,351	7:59	73,582	4,420	14,351
Sigés-milles disponibles* (en milliers)	5,616,011	9,716,545	8,054,458	65%	5,826	74,588	534,522	1,009,394	27,346	422	14,59	7:59	73,582	4,420	14,351	7:59	73,582	4,420	14,351
Coefficient d'utilisation en passagers*	58%	5,846	122,916	732,456	1,503,770	23,916	489	15,30	7:55	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333
Rendement par passager-mille payant*	58%	5,846	122,916	732,456	1,503,770	23,916	489	15,30	7:55	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333
Tonnes-milles de marchandises* (en milliers)	122,916	732,456	649,870	85,653	5,826	74,588	534,522	1,009,394	27,346	422	14,59	7:59	73,582	4,420	14,351	7:59	73,582	4,420	14,351
Tonnes-milles transportées (en milliers)	732,456	1,503,770	1,227,164	26,876	489	15,30	7:55	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333
Tonnes-milles disponibles (en milliers)	1,503,770	23,916	489	15,30	7:55	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333
Frais d'exploitation par tonne-mille disponible	23,916	489	15,30	7:55	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225
Moyenne de l'étape (en milles)	489	15,30	7:55	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333
Capacité moyenne (en tonnes)	15,30	7:55	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225
Utilisation moyenne par jour (Temps de vol)**	7:55	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333
Tonnes-milles disponibles par employé	89,558	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225
Tonnes-milles disponibles par (Temps de vol)**	4,987	16,656	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333
Nombres d'employés en fin d'année	16,656	4,987	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225	4,333	16,225

\* Services réguliers seulement.

\*\* Moteurs en marche à moteurs arrêtés

Sièges-milles disponibles	Mesure utilisée pour le service-passagers et exprimant le nombre total des sièges mis à la disposition des passagers payants, multiplié par le nombre de milles parcourus.
Tonnes-milles disponibles	Mesure de capacité totale exprimant le tonnage disponible pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, multiplié par le nombre de milles parcourus.
Sièges-milles occupés	Mesure de trafic-passagers exprimant le nombre total des passagers payants effectivement transportés, multiplié par le nombre de milles parcourus.
Tonnes-milles de courrier	Mesure de trafic-marchandises exprimant le nombre de tonnes respectif, multiplié par le nombre de milles parcourus.
Tonnes-milles de marchandises	
Tonnes-milles de messageries	
Tonnes-milles transportées	Mesure de trafic total exprimant le nombre de tonnes de tout le trafic, multiplié par le nombre de milles parcourus.
Coefficient d'utilisation en passagers	Rapport en % : $\frac{\text{sièges-milles occupés}}{\text{sièges-milles disponibles}} \times 100$
Rendement	Revenu moyen par passager-mille payant ou tonne-mille transportée.
Rapport d'exploitation	Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage du revenu.
Rapport de rentabilité	Bénéfice, une fois l'impôt déduit, plus la dépense nette d'intérêts, exprimé en pourcentage de la mise de fonds moyenne. La mise de fonds est la somme de la dette à long terme et de l'avoir des actionnaires.



1. Amortissement

En procédant à une nouvelle évaluation des perspectives d'uti-  
lisation et de revente de ses appareils turbopropulsés, la Société  
a révisé, avec effet au 1er janvier 1968, ses prévisions sur la  
durée utile de ses appareils Vanguard et la valeur résiduelle de  
son parc de Viscount.  
Le délai d'amortissement de 13 des Vanguard qui, d'après le  
programme antérieur, devaient atteindre leur valeur résiduelle  
le 31 décembre 1968, a été prolongé jusqu'aux nouvelles dates  
prévues pour leur retrait du service, lesquelles s'échelonnent  
jusqu'à 1971 inclusivement.  
Quant aux appareils Viscount, ils seront soumis à un amortis-  
sement intégral qui sera terminé en 1971 et ne laissera pas  
subsister aucune valeur résiduelle.  
Ces dispositions ont eu pour effet de réduire de \$5,350,000  
les dépenses d'amortissement en 1968, ce qui s'est traduit par  
une augmentation de \$2,675,000 du bénéfice, après impôt.  
2. Billets à recevoir  
Le produit de la vente de six DC-9, modèle 14, en 1968, a pris  
la forme de billets échéant de 1968 à 1971. Les \$12,056,000  
qui paraissent au bilan représentent les échéances des années  
postérieures à 1969.

3. Impôts sur le revenu différés

Avant l'adoption en 1966 du principe de la répartition de  
l'impôt sur le revenu, on avait imputé au revenu certaines  
provisions qui n'étaient pas admises en abattement du revenu  
imposable. Quand la Société sera autorisée à réclamer ces  
sommes à titre d'abattement, le dégrèvement de quelque  
\$6 millions s'ajoutera aux bénéfices non répartis.

4. Engagements

Les engagements relatifs à l'acquisition de 21 avions à réaction  
et de moteurs de remplacement, après déduction des acomptes à  
jour, s'élevaient à environ \$233.1 millions au 31 décembre 1968.

Douglas DC-8-63	6	7	—
Douglas DC-9-32	2	3	—
Boeing 747	1969	1970	1971

L'expansion des installations au sol, y compris un système de  
réservation de seconde génération, des aéronefs de marchan-  
dises à Winnipeg, Londres et Toronto, ainsi que le loyer à payer  
par anticipation à BOAC pour des locaux à l'aéroport interna-  
tional Kennedy de New York, exigeront dans l'ensemble une  
somme additionnelle de \$38.2 millions.

En outre, la Société a signé une lettre d'intention relative à  
l'achat de 10 TriStar Lockheed qui doivent lui être livrés de  
1972 à 1974 à un coût approximatif de \$185 millions, et elle  
s'est assurée une priorité quant à neuf autres avions dont la  
livraison se ferait en 1974 et 1975. Les engagements contractés  
en vertu de cette lettre d'intention sont subordonnés à l'accep-  
tation du budget d'immobilisations 1969 de la Société par le  
Gouvernement du Canada avant le 1er mars 1969.

Les loyers annuels relatifs à divers locaux commerciaux et  
administratifs et exigibles en vertu de baux à long terme  
s'établissent à environ \$5.2 millions au 31 décembre 1968.  
La Société s'est assurée des priorités pour les avions super-  
soniques Concorde et Boeing. Il ne s'agit pas ici de contrats

5. Passif éventuel

termes et il n'est pas possible actuellement d'en déterminer le  
prix total ni les dates de livraison.

Il existe un passif éventuel en ce qui a trait à l'escompte des  
billets, se totalisant par \$3.3 millions, émis conformément à la  
formule "Partez maintenant — payez plus tard", et les engage-  
ments assumés par Air Jamaica (1968) Limited, pour une  
somme de \$7.1 millions, relativement à des achats d'avions et  
dont le règlement doit s'effectuer en janvier et février 1969.  
À l'égard de ces derniers engagements, la Société a conclu  
une entente prévoyant son concours au financement et à l'ex-  
ploitation de Air Jamaica (1968) Limited. Les dispositions  
financières de cette entente sont les suivantes :  
a. Des actions ordinaires d'une valeur de \$1 million can.  
seront souscrites par le Gouvernement de la Jamaïque et par  
Air Canada, dans la proportion de 60% et 40% respectivement.  
b. Des actions privilégiées rachetables d'une valeur maximum  
de \$8 millions can. seront souscrites par Air Canada dans la  
mesure où l'exigera l'achat de matériel. Le Gouvernement de  
la Jamaïque rachètera ces actions d'Air Canada sur une pé-  
riode de dix ans à un taux de prime équivalent à 7% par  
année.

Rapport des vérificateurs

À L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,  
OTTAWA

Nous avons examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre  
1968, ainsi que l'état du revenu et des bénéfices non répartis  
et l'état de provenance et emploi des fonds pour l'exercice clos  
à cette date. Notre examen a compris une revue générale des  
méthodes comptables et les sondages de livres et pièces justi-  
ficatives que nous avons jugés nécessaires dans les cir-  
constances.

À notre avis, dans toute la mesure de notre connaissance et  
d'après les explications qui nous ont été fournies et les écritures  
aux livres de la Société, ces états financiers ont été dressés de  
manière à présenter fidèlement la situation financière de la  
Société au 31 décembre 1968 et les résultats de ses opérations  
et les mouvements de sa trésorerie pour l'exercice clos à cette  
date, conformément aux principes comptables généralement  
admis, appliqués suivant les mêmes modalités qu'au cours de  
l'exercice précédent.

Nous déclarons en outre qu'à notre avis, la Société a tenu les  
livres de comptabilité requis et n'a pas outrepassé ses pouvoirs  
en effectuant les transactions dont nous avons eu connaissance.

Comptables agréés

le 26 février, 1969

*Joseph, Roy, Bailey & Dunst*

PROVENANCE DES FONDS		EMPLOI DES FONDS	
1967	1968		
		Bénéfice.	
\$ 3,547	\$ 8,184		
35,684	38,086	Ajouter : amortissement.	
3,550	8,180	impôts sur le revenu différés.	
42,781	54,450		
9,425	—	Règlement de réclamations d'assurance.	
44	4,985	Ventes d'immuebles et de matériel — net	
67,000	90,000	Emprunts d'ordre capital.	
(677)	583	Impôt fédéral remboursable.	
118,573	150,018		
		Achats d'immuebles et de matériel y compris les acomptes	
—	5,498	Acromptes versés sur engagement à long terme.	
200	200	Dividende	
129,628	155,042		
\$ 11,055	\$ 5,024	Diminution du fonds de roulement.	





1967	1968
REVENUS D'EXPLOITATION	
Passagers . . . . .	\$328,137
Fret et messageries . . . . .	34,773
Courrier . . . . .	14,633
Excédent de bagages . . . . .	1,448
Nolisements . . . . .	5,118
Services accessoires — net . . . . .	3,519
	387,628
	345,611
DÉPENSES D'EXPLOITATION	
Frais de vol . . . . .	83,524
Entretien . . . . .	69,829
Service — passagers . . . . .	36,268
Service — appareils et trafic . . . . .	57,961
Ventes et promotion . . . . .	56,515
Frais généraux et d'administration . . . . .	15,844
Amortissement . . . . .	39,669
	359,610
	329,731
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	
	28,018
	15,880
DÉPENSES HORS EXPLOITATION	
Intérêts sur la dette . . . . .	18,247
Revenu hors exploitation — net . . . . .	(6,593)
	11,654
	8,783
PROVISION POUR IMPÔTS SUR LE REVENU	
	8,180
	7,097
BÉNÉFICE	
	8,184
	3,547
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS	
Solde au début de l'exercice . . . . .	11,630
Dividende à raison de \$4.00 par action . . . . .	(200)
	8,283
Solde en fin d'exercice . . . . .	\$ 11,630

## EXIGIBILITÉS

11



Actif	1967	1968
<b>DISPONIBILITÉS</b>		
Encaisse . . . . .	\$ 15,088	\$ 11,056
Billets et comptes à recevoir . . . . .	38,397	46,971
Matériaux et fournitures au prix coûtant, moins provision accumulée pour désétude (1968, \$16,610; 1967, \$15,016)	17,406	21,513
Frais payés d'avance . . . . .	961	1,850
	<u>71,852</u>	<u>81,390</u>
IMPÔT FÉDÉRAL REMBOURSABLE . . . . .	2,246	1,663
BILLETTS À RECEVOIR . . . . .	—	12,056
FONDS D'ASSURANCE — valeur du marché . . . . .	6,249	6,463
IMMEUBLES ET MATÉRIEL — au prix coûtant		
Matériel volant et pièces . . . . .	375,881	494,954
Matériel au sol et installations . . . . .	74,998	90,510
Déduire : amortissement accumulé . . . . .	450,879	585,464
	<u>198,743</u>	<u>230,142</u>
Acomptes . . . . .	252,136	355,322
	<u>54,968</u>	<u>45,999</u>
	<u>307,104</u>	<u>401,321</u>
ACOMPTES VERSÉS SUR ENGAGEMENT À LONG TERME . . . . .	—	5,498
	<u>\$387,451</u>	<u>\$508,391</u>







adapter l'équipement aux exigences futures, l'automatisation des contrôles d'entretien, de classement et d'inventaire est à l'étude.

En raison de sa nature dynamique, l'industrie du transport aérien offre de grandes possibilités à ceux qui savent faire preuve d'imagination et d'ambition. Le personnel d'Air Canada s'est bien acquitté de sa tâche en 1968; sa compétence et son sens de l'engagement seront les ressources les plus précieuses de la Société dans l'avenir.

Ce rapport serait incomplet s'il ne rendait hommage à M. G. R. McGregor qui, après avoir présidé Air Canada pendant 20 ans, a pris sa retraite en mai 1968. En annonçant son départ, le Conseil d'administration lui a exprimé sa profonde reconnaissance pour le rôle qu'il a joué dans l'accession d'Air Canada au rang des grands transporteurs du monde.

Le Conseil d'administration tient à remercier également M. N. J. MacMillan, C.R., pour ses services précieux à titre de président intérimaire de la Société, après le départ de M. McGregor.

*Yves Pratte*

Le président général,  
Yves Pratte

## L'AVENIR

La Société entre dans sa 33e année et les Canadiens peuvent être fiers de leur ligne, qui se range parmi les plus considérables et les plus estimées du monde. L'avenir apparaît très prometteur et il y a tout lieu de prévoir que la croissance rapide de l'industrie du transport aérien dans la dernière décennie se poursuivra et même s'accroîtra. En participant à cet élan, Air Canada apportera une importante contribution au progrès économique et social du pays.

L'expansion future, cependant, exigera des mises de fonds considérables; au cours des cinq prochaines années, Air

Canada devra se procurer, de sources extérieures, plus de \$300 millions pour l'acquisition de nouveau matériel. Au cours des dix prochaines années, les nouveaux avions qu'elle a commandés ou pour lesquels elle s'est assurée des priorités de livraison représenteront une somme de plus de \$800 millions. Il s'agit de jets DC-8 et DC-9 du type courant et aussi d'appareils de la troisième génération, qui domineront le transport aérien dans les années à venir. Ces derniers comprendront le Boeing 747, le TriStar Lockheed L-1011, ainsi que les appareils supersoniques Concorde et Boeing 2707 - 300.

Dans l'immédiat, la flotte d'Air Canada s'enrichira en 1969 de six DC-8 allongés et de deux DC-9. La Société inaugurera un service vers Bruxelles en avril. Elle apportera de nombreuses améliorations à ses lignes actuelles en ce qui a trait au nombre de vols et aux horaires.

Les progrès techniques du transport aérien présentent d'importants aspects économiques. Avec l'avènement des gros jets, construits au coût de plusieurs millions de dollars, la rentabilité sera davantage fonction de l'exploitation de longs trajets. La croissance et la prospérité d'Air Canada iront de pair avec le développement des marchés du transport aérien, tant au pays qu'à l'étranger. La Société s'efforcera, en particulier, de s'assurer de nouvelles escales méditerranéennes pour corriger les fluctuations saisonnières du trafic, qui sont encore plus prononcées dans le cas d'un transporteur de l'hémisphère nord.

La concurrence et les services régionaux intérieurs ont une incidence directe sur la planification d'Air Canada. La Compagnie constate avec plaisir que le Gouvernement fédéral semble disposé à examiner ces questions en fonction des circonstances toujours différentes.

Air Canada s'intéresse avant tout au bien commun et veut bâtir, dans le cadre d'une politique nationale, un service de transport aérien à la fois efficace et profitable, qui réponde le mieux possible aux exigences du Canada, au pays et à l'étranger. Elle poursuit activement des travaux de recherche et de mise au point et travaille à automatiser la manutention des bagages, à confier l'établissement des billets aux ordinateurs, à accélérer les formalités de contrôle et d'embarquement, à perfectionner son réseau de réservation afin d'être en mesure d'acheminer le trafic qu'elle prévoit dans les prochaines années. De même, pour













transporteront 270 passagers à 565 milles à l'heure. Elle espère mettre en service six de ces appareils en 1972.

En décembre, Air Canada a donné suite à sa décision de concentrer son service d'entretien à Montréal. Elle a commencé de négocier le transfert de la base d'entretien de Winnipeg avec des compagnies privées désireuses de l'acquiescer et qui veillent à y maintenir un poste important d'entretien et de révision des appareils. Malgré le transfert des services de révision d'Air Canada, Winnipeg continuera d'occuper une place importante dans son réseau. Elle servira de base d'entretien à la Société, qui y maintiendra également son service de comptabilité.

## PERSONNEL

Au 31 décembre 1968, le nombre d'employés s'établissait à 16,656, au regard de 16,225 à la fin de l'année précédente. La Société a conclu quatre conventions collectives avec l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association canadienne des navigateurs de lignes aériennes et, aux États-Unis, avec l'Association internationale des mécaniciens et des employés de l'industrie aérospatiale. Ces accords sont intervenus sans interruption appréciable des services.

La Société a accru ses ressources d'entraînement. En décembre, elle a inauguré un centre d'entraînement de vol, construit au coût de \$4 millions, à l'aéroport international de Toronto. Ce centre possède trois simulateurs d'avion, des équipements d'entraînement et du matériel d'enseignement. Air Canada prévoit que le centre donnera un total de 10,000 heures de cours à 1,200 pilotes en 1969.

La Société a assuré l'entraînement de 350 hôtesses et de 65 commissaires de bord. Elle a donné des cours à 200 nouveaux représentants du service-passagers dans ses locaux de Montréal. Un groupe de 140 hôtesses des services au sol ont assisté à des discussions table ronde, tandis que 100 autres agents et hôtesses recevaient une formation en cours d'emploi.

Des employés de la base d'entretien appartenant à 19 métiers ont subi un entraînement technique représentant un total de 143,000 heures. D'autre part, l'entraînement destiné au personnel du service-marchandises et du service de piste a représenté 52,000 heures.

De nombreux cadres ont suivi des cours en administration.

## COLLABORATION AVEC L'INDUSTRIE

Les représentants d'Air Canada ont participé à des travaux d'envergure, avec ceux d'autres transporteurs canadiens, sous les auspices de l'Association du transport aérien du Canada, ainsi qu'avec ceux d'autres importantes lignes aériennes du monde, sous les auspices de l'Association du transport aérien d'Amérique et de l'Association internationale du transport aérien. Entre autres études, mentionnons celles qui portaient sur l'élargisse-

Passagers payants transportés (Services réguliers)



ment de l'exemption de bagages sur les lignes internationales, la réalisation d'un billet et de formules bancaires uniformes à l'usage des agents de voyage, et les dispositifs automatisés de calcul du prix et de délivrance des billets destinés à accélérer les formalités relatives aux billets.

À la conférence de l'IATA sur le trafic tenue à Cannes, en septembre, on a abordé la question des tarifs-passagers à l'échelle mondiale. Un accord est intervenu quant aux tarifs des voyages internationaux dans l'hémisphère occidental. On a reporté au début de 1969 les discussions finales sur les tarifs dans la plupart des autres parties du monde.







Londres, et la capacité des installations de Toronto doublée. Air Canada a maintenu ses accords avec British Overseas Airways Corporation, Irish International Airlines et Aerofoil, le transporteur soviétique, relativement à la mise en commun des services sur les lignes transatlantiques.

Au terme d'une étude approfondie de plusieurs années, Air Canada a annoncé en mai sa décision de s'assurer un système de réservation très perfectionné à partir d'ordinateurs de la troisième génération et dont la mise en place sera terminée en 1971. À cette fin, elle a octroyé à Univac et Raytheon Corporation des contrats d'une valeur globale d'environ \$22 millions ; c'est la plus forte commande d'ordinateurs jamais passée par une entreprise canadienne. En plus des demandes relatives aux réservations, le nouveau système, qui portera le nom de Reser-Vec II, fournira des renseignements sur les prix, sur les règles-ments de l'immigration et de la douane, sur les horaires et sur les plans de vols. Un des avantages de l'équipement choisi, c'est qu'il pourra servir éventuellement à l'automatisation des billets et des contrôles.

FLOTTE

La Société a reçu de nouveaux avions attendus en 1967 et elle a pu accroître le nombre de places sur toutes ses lignes im-portantes. Elle a pris livraison de 25 appareils, qui ont porté à 58 le nombre des jets et à 109 le total de la flotte. Il s'agissait de trois DC-8 de 133 places, de trois DC-8 de 196 places et de 19 DC-9 de 94 places. Les jets représentaient 75% des sièges-milles, à rapprocher de 63% en 1967.

En fin d'année, on avait retiré du service cinq Vanguard et six Viscount. D'autres turbopropellers seront mis en vente au cours des prochains mois. Voici la composition de la flotte d'Air Canada à la fin de 1968 :

Avions		Nombre de places	
Nombre	Type		
14	DC-8	133	
3	DC-8	139	
7	DC-8	196	
3	DC-8	cargos	
31	DC-9	94	
17	Vanguard	108	
1	Vanguard	cargo	
33	Viscount	48	

La Société a passé d'importantes commandes de matériel. Au début de 1968, elle a acquis trois Boeing 747, qui lui seront livrés en 1971. Ces appareils transporteront 369 passagers à 600 milles à l'heure. Un peu plus tard, elle signalait des lettres d'intention relatives à 10 TriStar Lockheed L-1011, qui



TRAFFIC

Un certain nombre de facteurs ont eu un effet désavantageux sur l'ensemble du trafic-passagers en 1968 ; entre autres, un ralentissement général des voyages d'affaires, un malaise social dans diverses parties du monde, une diminution de l'immigration au Canada et les mesures du Gouvernement des États-Unis visant à restreindre les voyages à l'étranger.

Air Canada a néanmoins enregistré 5,756 millions de sièges-milles occupés, ou 8% de plus, à bord de ses vols réguliers et notifiés. Bien que ce pourcentage d'accroissement soit inférieur à celui des dernières années, la comparaison avec les chiffres de 1967 peut être trompeuse, le Centenaire et surtout l'Expo ayant alors créé une demande d'un caractère exceptionnel.

C'est aux services internationaux qu'il faut principalement attribuer la croissance du trafic-passagers en 1968. Le trafic-passagers nord-américain n'a augmenté que de 2% par rapport à 1967, tandis que celui de la ligne transatlantique progressait de 13%. Ce dernier phénomène s'est produit surtout au cours des sept premiers mois, le trafic général au-dessus de l'Atlantique ayant ralenti vers la fin de l'été et au cours de l'automne. Seuls les services méridionaux ont accusé un accroissement constant du trafic-passagers tout au long de l'année. L'augmentation y a été de 43%, et correspond presque à celle de 46% du nombre de places sur ces lignes.

En avril, la Société a institué sur son réseau nord-américain un tarif-jeunesse, comportant un rabais de 50% selon la disponibilité des places, et un peu plus tard, elle offrait les mêmes avantages aux gens plus âgés sur ses lignes intérieures.

L'augmentation du fret a été considérable, comme en fait foi le tableau suivant :

Tonnes-milles	Marchandises	Messageries	Courrier
123,000,000	8,000,000	23,000,000	
44%	16%	8%	
Pourcentage d'accroissement			

Pour répondre à ces exigences, Air Canada a affecté en permanence deux cargos DC-8 à son service-marchandises et en a ajouté un troisième en octobre. À ce moment-là, le service-marchandises assurait chaque semaine six liaisons au-dessus de l'Atlantique et huit entre Montréal et Vancouver. On dispose aussi d'un cargo Vanguard.

En plus des cargos-jets, les soutes de tous les avions-passagers ont servi au transport des marchandises. Un DC-8 ordinaire peut transporter 8,000 livres de marchandises en plus de son chargement complet de passagers et de bagages. Un DC-8 allongé peut recevoir 15,000 livres. Les marchandises ainsi acheminées par avions-passagers représentent 64% du trafic-marchandises de l'année.

De nouvelles aérogrands de marchandises ont été inaugurées ou à toutes fins pratiques terminées à Chicago, Winnipeg et



## LIGNES ET SERVICES

Le réseau d'Air Canada est demeuré à peu près le même en 1968. Cependant, la Société a accru le nombre des vols, établi de nouvelles liaisons sans escale et continué d'améliorer la qualité générale du service sur son réseau de 78,820 milles, qui relie 61 villes. La mise en service des DC-8 et DC-9 allongés a également contribué à accroître le nombre de places sur certaines lignes.

Au cours de l'été, Air Canada a offert 15 vols transcontinentaux par jour, un de plus que l'année précédente. Ce vol supplémentaire reliait sans escale Montréal à Calgary et pouvait jusqu'à Vancouver. De même l'horaire d'hiver, mis en vigueur le 27 octobre, portait à douze le total des vols transcontinentaux en offrant une liaison quotidienne supplémentaire Montréal-Toronto-Vancouver.

La Société a accru le nombre de vols à destination de Los Angeles et Miami, inscrites à son réseau en 1967, à la suite d'un nouvel accord entre le Canada et les États-Unis : elle a offert un autre vol quotidien vers Los Angeles et, au cours de l'hiver, cinq vols quotidiens sans escale vers Miami, dont deux à partir de Montréal et trois à partir de Toronto. Elle a affecté seulement des avions à réaction pure à la liaison Toronto-New York, qui a comporté jusqu'à huit vols par jour. La ligne Montréal-Chicago a disposé d'un troisième vol quotidien sans escale par DC-9.

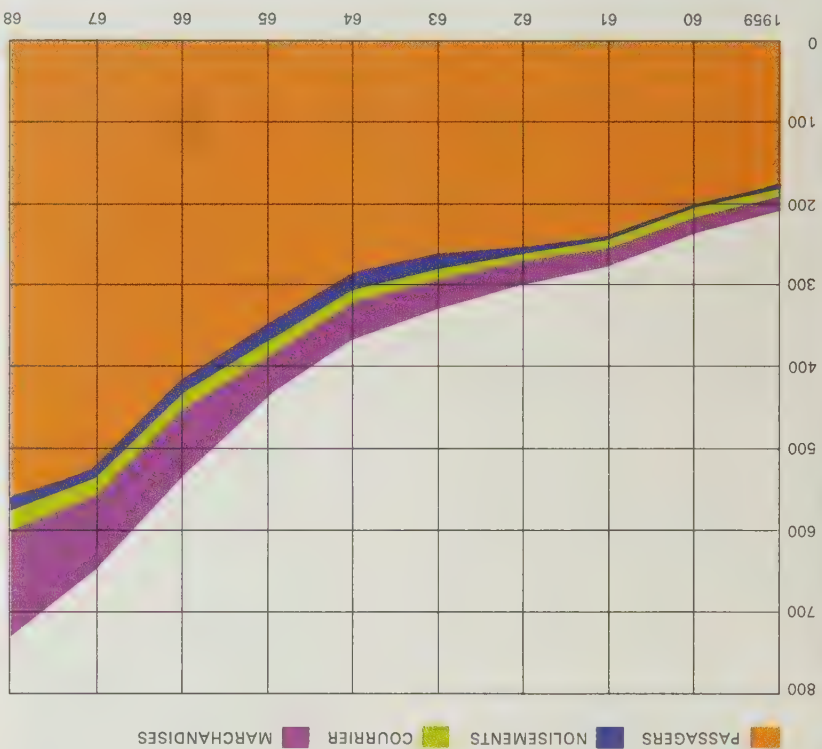
Montréal, Val d'Or et Rouyn ont été reliées cinq jours par semaine. Ce nouveau service complète les liaisons quotidiennes via Ottawa. La Société a commencé de relier quotidiennement sans escale Toronto au haut des Grands Lacs par DC-9 et elle a ajouté un quatrième vol quotidien par DC-9 vers les provinces atlantiques.

Durant les mois d'été, Air Canada a accru considérablement le nombre des vols sur sa ligne transatlantique : au total, 37 vols hebdomadaires par DC-8 vers le Royaume-Uni et 17 vers le continent, au lieu de 30 et 15 respectivement en 1967. Elle a également relié Toronto à Francfort sans escale tous les jours de l'été et établi deux vols directs par semaine entre Montréal et Zurich. Au cours de l'hiver, la Société a offert 27 vols par semaine à destination de l'Europe, à rapprocher de 24 l'année précédente. Très en demande, le service Western Arrow d'Air Canada, qui relie les villes de l'Ouest canadien directement à l'Europe, s'est accru de quatre vols au cours de l'été pour un total de 11 par semaine. Deux d'entre eux continuent du Royaume-Uni à Francfort, un autre jusqu'à Copenhague. Ainsi l'Ouest canadien a-t-il été relié directement pour la première fois à l'Allemagne et à la Scandinavie.

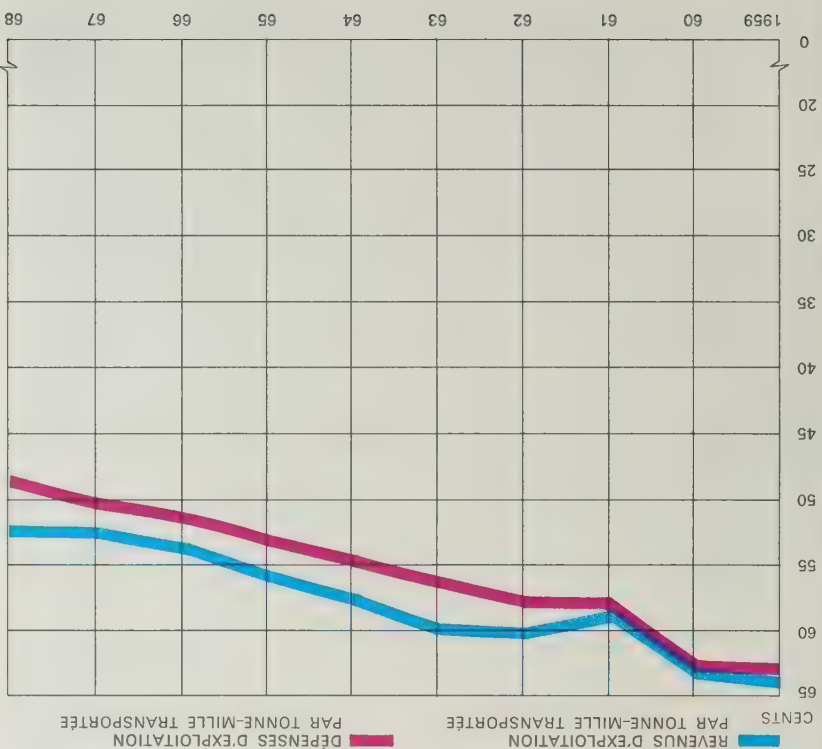
Les services vers le Sud ont disposé de 24% plus de places. L'horaire d'hiver d'Air Canada comprenait neuf vols par semaine vers les Bahamas, neuf vers la Jamaïque et 13 vers la Barbade, à partir de Montréal et Toronto. Six d'entre eux desservaient également Antigua et huit poussaient jusqu'à la Trinité.



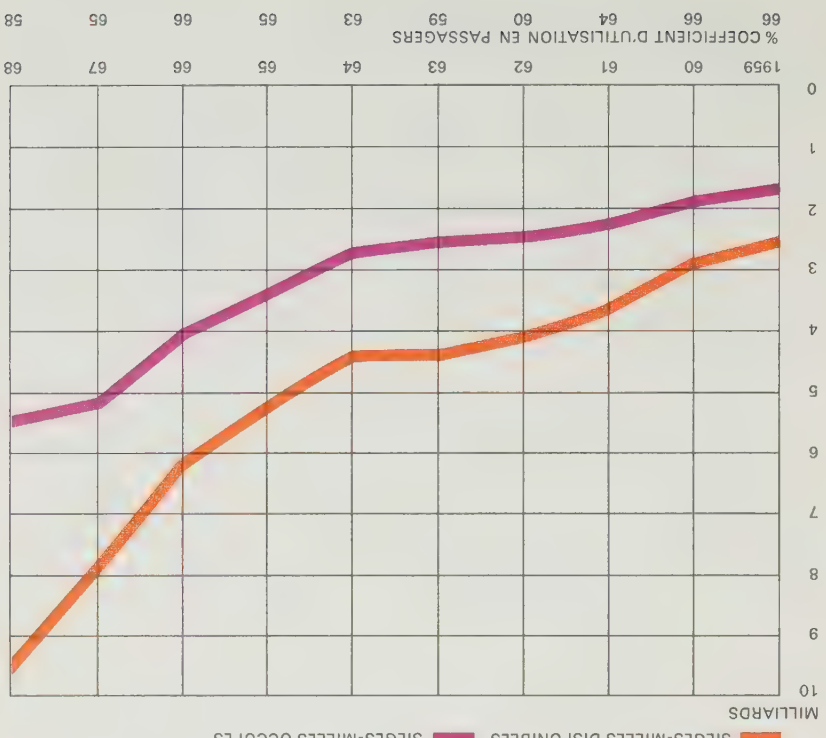
Tonnes-milles transportées  
1959-1968



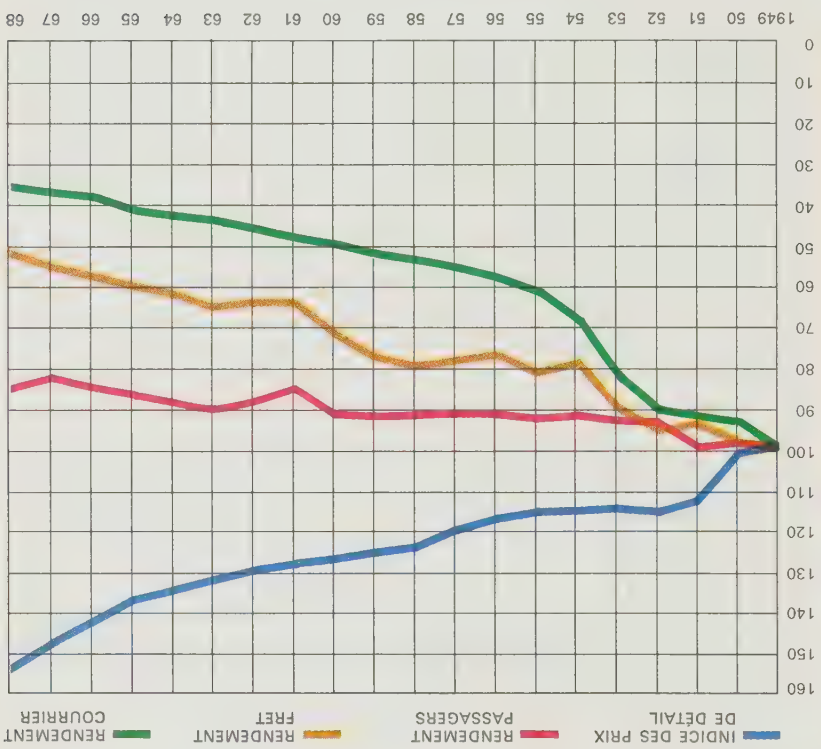
Revenus et dépenses d'exploitation par tonne-mille transportée



Sièges-milles disponibles, sièges-milles occupés et coefficient d'utilisation en passagers (Services réguliers) 1959-1968



Indice comparatif du rendement moyen d'Air Canada et des prix de détail





prix des matériaux et services à laquelle la Société, comme l'ensemble de l'industrie, a dû faire face. Par ailleurs, la capacité (tonnes-milles disponibles) s'est accrue de 23% et le trafic (tonnes-milles transportées) de 13%. L'exploitation des nouveaux DC-8 et DC-9 allongés a, d'autre part, provoqué une diminution des frais unitaires d'exploitation relatifs à la capacité et au trafic.

Bien que le nombre moyen des employés n'ait augmenté que de 6% en 1968, la somme totale des salaires s'est accrue de 13% et représente 56% de l'augmentation totale des dépenses d'exploitation.

Les droits d'usage des aéroports versés au Gouvernement fédéral se sont élevés à \$11.7 millions en 1968, une augmentation de 24%.

Le montant des impôts, à l'exclusion de l'impôt sur le revenu, est passé de \$13.7 millions en 1967 à \$15.6 millions. Les taxes sur les biens-fonds, le carburant et les ventes versées aux Administrations provinciales et municipales du Canada ont atteint \$7.1 millions. La seule taxe sur le carburant a augmenté de \$1.9 million, ou 66%, surtout en raison des hausses de créées par certaines provinces. La taxe de vente fédérale et les droits de douane ont été d'environ \$6.1 millions. En outre, les dépenses comprennent \$2.3 millions en contributions aux fonds de sécurité sociale, tels les régimes de rentes du Canada et du Québec, l'assurance-chômage et la Sécurité sociale des États-Unis.

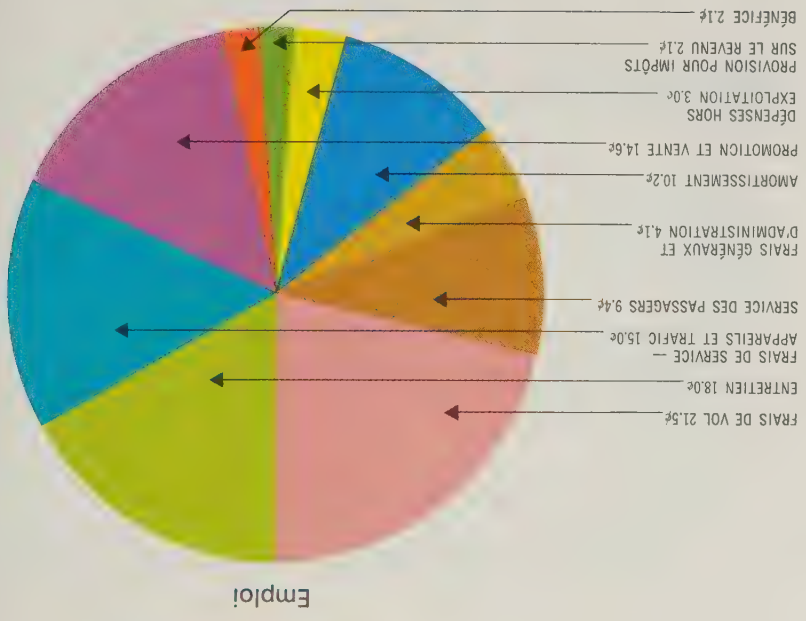
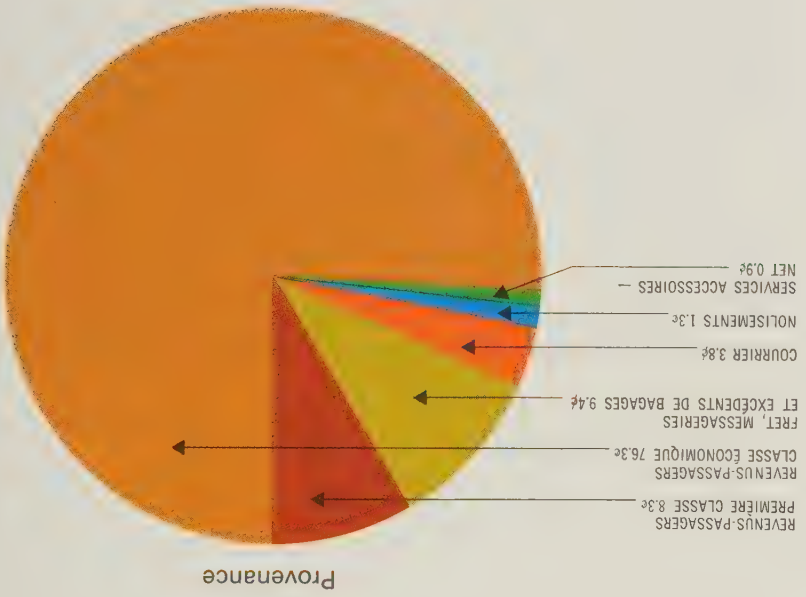
Malgré l'acquisition de nouveaux appareils, les frais d'amortissement ont été à peu près les mêmes qu'en 1967. La raison en réside principalement dans le prolongement de la période d'amortissement relative à un certain nombre de Viscount et de Vanguard, qu'on prévoit garder en service pendant plusieurs années encore. (Voir la note 1 des états financiers.)

Immobiliisations et capital-actions

Les dépenses en immobilisations ont atteint \$149.3 millions, à rapprocher de \$129.4 millions l'année précédente. La plus grande partie avait trait aux appareils livrés en 1968 ou qui seront reçus jusqu'en 1971. On y a pourvu partie à même les fonds gagnés par la Société et partie au moyen d'emprunts d'un montant de \$90 millions, dont \$75 millions provenaient des Chemins de fer Nationaux du Canada et \$15 millions directement du Gouvernement canadien.

En août, la formation de Air Jamaica (1968) Ltd. par Air Canada et le Gouvernement de la Jamaïque consolidaient des relations déjà anciennes. La Société s'est engagée à souscrire à la totalité des actions privilégiées au montant de \$8,000,000 et à 40% des actions ordinaires au montant de \$1,000,000. (Voir la note 5 des états financiers.) Au début, Air Canada apportera également une aide administrative et technique à la nouvelle ligne aérienne.

Le dollar de revenu 1968



A L'HONORABLE  
MINISTRE DES TRANSPORTS,  
OTTAWA.

Monsieur le ministre,  
Le Conseil d'administration d'Air Canada a l'honneur de vous soumettre son rapport pour l'exercice financier 1968. Un bénéfice sans précédent, le rapport de rentabilité le plus élevé de ces dernières années et un accroissement de trafic dans tous les secteurs ont caractérisé l'exercice écoulé, qui a marqué un nouveau progrès et un raffermissement de l'assiette financière de la Société.

REVUE FINANCIÈRE

Le bénéfice, l'impôt déduit, a atteint \$8,184,000 et le rapport de rentabilité, 6,3%. Les chiffres de 1967 étaient de \$3,547,000 et 5,2% respectivement.  
L'exercice présente des différences notables par rapport au précédent. Alors que les manifestations du Centenaire avaient déterminé un accroissement exceptionnel du trafic en 1967, l'année 1968 a été marquée par une faible augmentation du trafic-passagers et par la diminution des coefficients d'utilisation, deux phénomènes qui furent cependant compensés par l'abaissement sensible des frais moyens et par l'augmentation du revenu-passagers moyen.

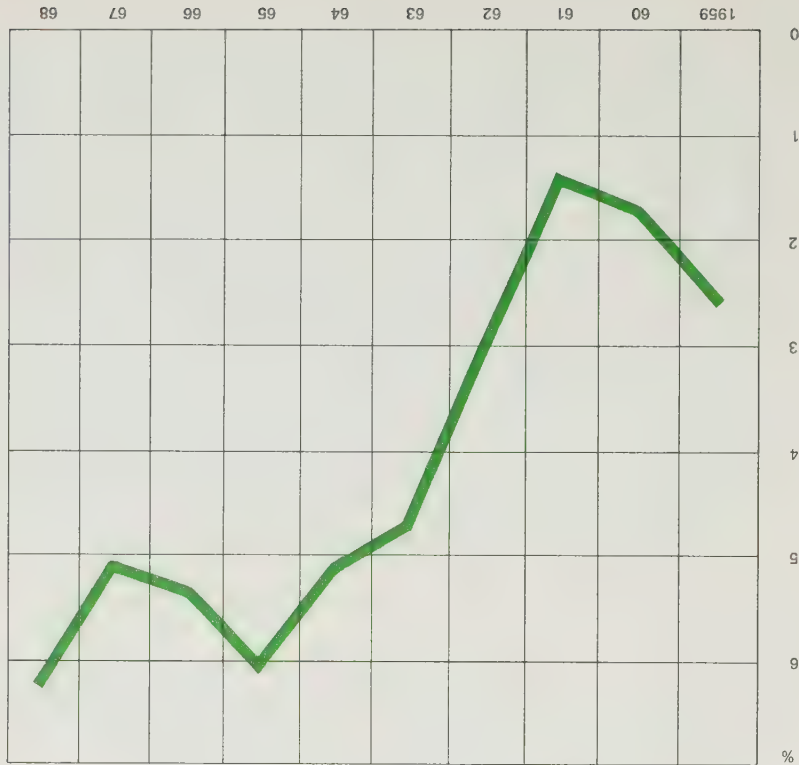
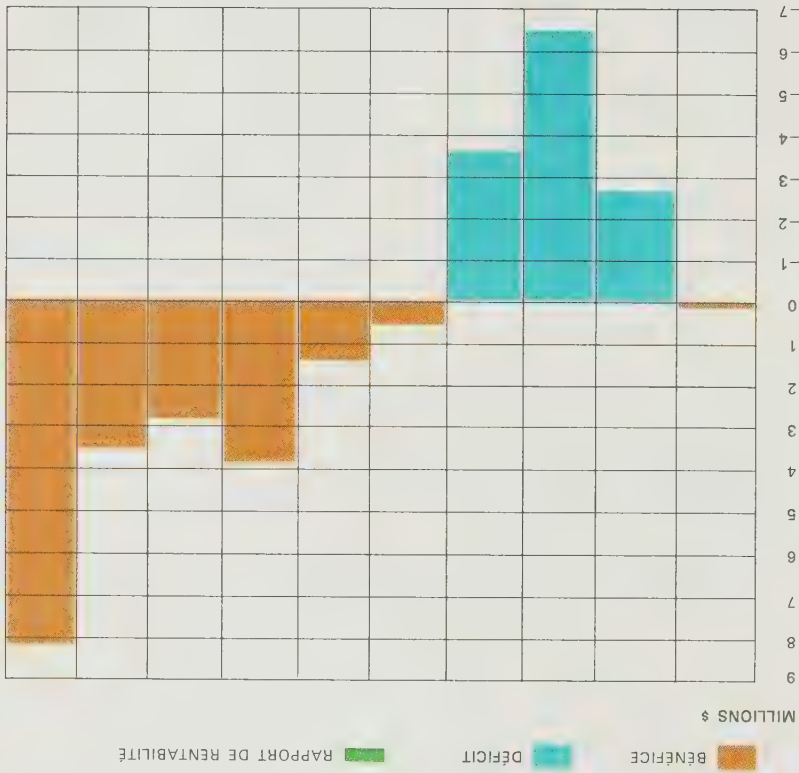
Revenus

Les revenus d'exploitation de l'exercice se sont établis à \$387,628,000, 1,2% de plus qu'en 1967. Les revenus-passagers, qui constituent 85% du total, ont augmenté de 1%. Cette augmentation est attribuable à un accroissement de 8% du trafic-passagers et de 3% du revenu moyen par passager-mille, résultat de la révision des tarifs nord-américains du 28 avril. Cette révision était nécessaire pour arrêter l'effritement du revenu moyen et assurer les bénéfices propres à faciliter l'acquisition des futurs appareils.  
Les revenus-marchandises, qui représentent 7% du total des revenus, ont retrouvé leur vigueur d'avant 1967. Ils se sont accrus de 36% par suite de l'augmentation de 44% du trafic; c'est là une réaction favorable au service amélioré des avions-cargos effectué en 1968.  
Le faible accroissement des revenus du courrier, 3%, s'explique en partie par la grève de 22 jours qui a paralysé les postes à l'été de 1968.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 9% pour atteindre la somme de \$359,610,000. Cet accroissement est principalement attribuable à une hausse du niveau des salaires et du

Bénéfice ou déficit et rapport de rentabilité





**Conseil d'administration :**

Nommés par décret :

Yves Pratte, C.R., *Montréal*  
R. H. McIsaac, C.S.S., *Winnipeg*  
J. G. Simpson, *Halifax*  
Welland D. Woodruff, *Toronto*

Élus par les actionnaires :

David A. Anderson, *Toronto*  
W. C. Koerner, C.O.S.J.J., LL.D., *Vancouver*  
N. J. MacMillan, C.R., LL.D., *Montréal*  
Bernard Tailleux, *Montréal*  
Renault St-Laurent, C.R., LL.D., *Québec*

**Direction :**

Yves Pratte, C.R.

*Président général*

J. R. Baldwin

*Président*

H. W. Seagrim

*Vice-président et directeur général*

W. G. Wood

*Premier vice-président aux ventes*

W. S. Harvey

*Premier vice-président aux finances*

D. C. Tennant

*Vice-président à l'exploitation*

S. W. Sadler

*Vice-président aux services administratifs*

R. C. MacInnes

*Vice-président aux relations publiques*

Lionel Côté, C.R.

I. E. McPherson

*Conseillers juridiques généraux*

R. T. Vaughan, C.R.

*Secrétaire de la Société*

K. E. Olson

*Directeur général*

*du service des approvisionnements et magasins*

Siège social :

Place Ville-Marie

Montréal, Québec



2	Conseil d'administration . . . . .
3-14	Rapport du président général . . . . .
16-17	Bilan . . . . .
18	État du revenu et des bénéfices non répartis . . . . .
19	État de provenance et emploi des fonds . . . . .
20	Notes aux états financiers — rapport des vérificateurs . . . . .
21	Terminologie . . . . .
22-23	Une décennie de croissance . . . . .
24	Réseau . . . . .



SITUATION FINANCIÈRE

Revenus (en milliers de dollars)	3 387,628	3 345,611	12
Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	3 59,610	3 29,731	9
Bénéfice (en milliers de dollars)	8,184	3,547	131
Mise de fonds en fin d'exercice (en milliers de dollars)	4 17,434	3 19,450	31
Rapport de rentabilité	6.3%	5.2%	

STATISTIQUES

Sièges-milles occupés (en milliers)*	5,616,011	5,221,358	8
Tonnes-milles disponibles (en milliers)	1,503,770	1,227,164	23
Rendement par passager-mille payant*	5.84¢	5.66¢	3
Frais d'exploitation par tonne-mille disponible	23.91¢	26.87¢	(11)
Coefficient d'utilisation en passagers*	58%	65%	
Total de la flotte en fin d'exercice	109	101	8
Réseau en fin d'exercice	78,820	68,645	15
Personnel en fin d'exercice	16,656	16,225	3

\* Services réguliers seulement



